

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

///nos Aires, 26 de marzo de 2010.-

Y VISTOS:

Se reúnen los integrantes de este Tribunal Oral en lo Criminal Federal Nro. 4, Dres. Leopoldo Bruglia, María Cristina San Martino y Jorge Luciano Gorini, asistidos por los Secretarios, Dres. Eduardo Méndez, Andrea Possenti y Valeria Rico, con el objeto de rubricar y dar lectura a los fundamentos de la sentencia recaída en la presente causa Nro. **1035** caratulada “*DEUTSCH, Gustavo Andrés y otros s/ estrago culposo e incumplimiento de los deberes de funcionario público*”, seguida de oficio por los delitos previstos y reprimidos por los arts. 190, 196 y 248 “in fine” del Código Penal, contra **Gustavo Andrés DEUTSCH**, de nacionalidad argentina, nacido el día 19 de octubre de 1935 en Checoslovaquia, hijo de Federico y de Olga Drach, de estado civil casado, de ocupación empresario, con domicilio en la calle Figueroa Alcorta 3750 –piso 22º-, Capital y titular del D.N.I. Nro. 18.641.690, asistido por los Dres. Jorge Alberto Sandro, Eduardo Cartasso y Mariano Fragueiro Frías –éste último en calidad de letrado sustituto-, con domicilio constituido en Marcelo T. de Alvear 883, 1º piso Capital Federal; **Ronaldo Patricio BOYD**, de nacionalidad argentina, nacido el día 4 del mes de noviembre del año 1945 en la ciudad de Buenos Aires, hijo de Ronald Reid y de Rosa María Vasena, estado civil casado, ocupación empresario, con domicilio en la calle Piñero 1243 Boulogne, provincia de Buenos Aires y titular del D.N.I. 8.245.616, asistido por los Dres. Jorge Alberto Sandro y José Francisco Jáuregui, con domicilio constituido en Marcelo T. de Alvear 883, 1º piso Capital Federal; **Fabián Mario CHIONETTI**, de nacionalidad argentina, nacido el día 5 de noviembre de 1962 en la ciudad de Buenos Aires, hijo de Enrique y Elizabeth Colombo, estado civil casado, con domicilio en la calle Paraguay 4125 5º “B” de esta ciudad, titular del D.N.I. 14.996.391, asistido por Mariano Fragueiro Frías,

USO OFICIAL

Diego Alvarez Bogнар y Jorge Alberto Sandro -éste último en calidad de letrado sustituto- con domicilio constituido en Marcelo T. de Alvear 883, 1° piso Capital Federal; **Gabriel María BORSANI**, de nacionalidad argentina, nacido el día 18 de noviembre de 1956, hijo de Raúl Ernesto y de María Elida Dovo, estado civil casado, ocupación piloto, con domicilio en Ruta 52 nro. 3350, Canning, Partido Esteban Echeverría, provincia de Buenos Aires y titular del D.N.I. 12.665.729, asistido por los Dres. Mariano Fragueiro Frías, Jorge Alberto Sandro y Diego Alvarez Bogнар -éste último en calidad de letrado sustituto- con domicilio constituido en Marcelo T. de Alvear 883, 1° piso Capital Federal; **Valerio Francisco DIEHL**, de nacionalidad argentina, nacido el día 1 de noviembre de 1945 en la ciudad de Corrientes, provincia homónima, hijo de Valerio José y de María Angélica Benítez, casado, piloto, con domicilio en la calle Necochea 917 de la localidad de Martínez, provincia de Buenos Aires y titular de LE 8.253.102 y CI. 5.755.414, asistido por el Dr. José María Estévez Cambra, con domicilio constituido en la calle Paraná 777, 11° piso, departamento “A” de esta Ciudad; **Nora Silvina ARZENO**, de nacionalidad argentina, nacida el día 11 de diciembre de 1965 en la ciudad de Buenos Aires, hija Ricardo Bartolomé y de Angela Teresa del Bianco, de estado civil casada, ocupación empleada, con domicilio en la calle Bolivia 4170 de la localidad de Villa Ballester, provincia de Buenos Aires y titular del D.N.I. 17.539.648, CI 10.138.893, asistida por los Dres. Roberto Durrieu, Guillermo Arias y Federico Becerra -éste último en calidad de letrado sustituto-, constituyendo domicilio en Maipú 1300, 6° piso, Capital Federal; **Damián Carlos PETERSON**, de nacionalidad argentina, nacido el día 4 de junio de 1944 en la ciudad de Buenos Aires, hijo de Facundo Alberto y de Julia Martínez, casado, aviador militar retirado, con domicilio en la calle Coronel Díaz 1857 4° “8” Capital y titular del D.N.I. 4.432.770 y Diego **Alfonso LENTINO**, de nacionalidad argentina, nacido el día 18 de abril de 1944 en la ciudad de Buenos Aires, hijo de Osvaldo Raúl y Julia Norma Roca, estado civil casado, médico y militar de la Fuerza Aérea Argentina, con domicilio en la calle Castiglioni 1580 Barrio “Los Alamos”, Rincón de Milberg, unidad funcional n° 161, Localidad de Tigre, provincia de Buenos Aires y titular del D.N.I. 4.436.453, estos últimos asistidos por los Dres.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Roberto Babington y Pablo Nicanor Romero, con domicilio constituido en Avda. Monroe 5262, 6° piso, departamento “A” de esta Ciudad; representando en calidad de apoderados de los querellantes de la Asociación Civil de Víctimas Aéreas, los Dres. Hugo Wortman Jofre y Juan Manuel Aleman, con domicilio constituido en Libertad 1213, 3° Piso, de esta Ciudad y representando al Ministerio Público Fiscal los Dres. Guillermo Friele y Carlos Rívolo, de la que

RESULTA:

I.- Se inician las presentes actuaciones el 31 de agosto de 1999 con motivo del siniestro ocurrido en las inmediaciones del Aeroparque Metropolitano Jorge Newbery de esta ciudad de Buenos Aires, en el que se viera involucrada la aeronave de la firma Líneas Aéreas Privadas Argentinas S.A. (LAPA), Boeing 737-204 C, matrícula LV-WRZ, la que no alcanzó a despegar, continuando la carrera sin control, embistiendo varios obstáculos, sobrepasando los límites del Aeroparque Metropolitano e impactando finalmente contra un terraplén en el predio de la Asociación Argentina de Golf, y cuyas circunstancias produjeran el fallecimiento de gran cantidad de personas, numerosos heridos y cuantiosos daños materiales.

II.- En virtud de dicho accidente, la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil llevó a cabo la correspondiente averiguación,, en virtud de la cual se produjo un informe final que enumera las siguientes conclusiones:

Hechos Definidos (Resultados):

1- Los pilotos habían cumplido los requerimientos reglamentarios para estar habilitados técnicamente y psicofísicamente. Su experiencia de vuelo general y en este tipo de aeronave era adecuada a sus funciones de Comandante y Copiloto.

USO OFICIAL

2- De sus registros de comprobaciones en vuelo y simulador, surgen características de vuelo negativas que se repiten y que si bien podían ser superadas por ambos ante ambientes rigurosos, volvían a aparecer cuando se encontraban en ambientes faltos de disciplina como el de la cabina del vuelo 3142.

3- Ambos pilotos y especialmente el Comandante tenían problemas personales y familiares no superados al momento del accidente, que influían negativamente sobre su capacidad operativa. Algunos diálogos dejaron dudas en los investigadores sobre su sentido real (como el referirse a una acción o sensación mágica, al estar fumando un cigarrillo).

4- Existía un conocimiento previo entre ambos pilotos y con la comisario de abordaje que les permitía un tipo especial de conversación sobre temas de carácter privado que desviaba sus atenciones de las actividades propias del vuelo.

5- Como consecuencia de lo expuesto en los párrafos precedentes, el control según las listas de procedimientos se suspendía mezclándose con conversaciones personales, para luego continuarlo, repitiéndose varias veces esta situación y no completando en ningún caso las listas.

6- Aparentemente algunos ítems fueron repetidos de memoria sin efectuar el control correspondiente, por cuanto se enuncian y se contestan ítems que no corresponden al equipamiento de la aeronave y también se enuncian algunos otros que reciben contestaciones que no les corresponden.

7- A causa de lo expuesto en los dos puntos anteriores, situación que continúa desde la puesta en marcha hasta el ingreso a la pista, no se efectúa la lectura y control de la parte de la LCP denominada "Before take off" donde se encuentra el control de flaps para el despegue que en la empresa se efectúa normalmente al abandonar la plataforma.

8- Cuando abandona plataforma el 3142, el Comandante está contando una experiencia de vuelo, es interrumpido luego por el permiso de tránsito informado por TWR, luego pasa a comentarios sobre la espera para despegue, a temas particulares, a la comunicación con los pasajeros y nuevamente a temas personales omitiendo la lista "Before take off".

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

9- El Abriefing@ de despegue (“take off briefing”) debió ejecutarse (“execute”) como último ítem de la lista (“Before Start”) antes de la puesta en marcha y reverse (“reviewed”) como último ítem de la Abefore take off@. No se cumplimentó en forma completa la ABefore Start@ y se omitió junto con la lista “Before take off”.

10- Luego de ingresar a la pista y al dar empuje a los motores, comenzó a sonar la alarma de configuración por no estar colocados los flaps en la posición necesaria para despegar.

11- El Copiloto pudo haber hecho algún signo de detención del despegue y el Comandante haberlo disuadido con la palabra Ano@ repetida tres veces, aunque estas acciones no pueden comprobarse.

12- El Comandante no deja lugar a dudas, con dos frases sobre el tema, que no se da cuenta por qué suena esa alarma. Evidentemente, el copiloto tampoco se da cuenta, porque no hace comentario alguno al respecto y luego se limita a informar “80 nudos”.

13- Se llega a la velocidad de rotación y al rotar la aeronave para alcanzar la actitud de despegue, deja de sonar la alarma de configuración por la sustentación alcanzada y comienza la vibración de comandos y sonido del “stick shaker”, indicación previa a la pérdida de sustentación.

14- Se reducen los motores, posiblemente se intenta sacar reversores, se aplican frenos de ruedas, pero no se sacan los frenos de aire.

15- Al salir de la pista, los reversores de flujo de los motores podrían haber estado extendidos. No se puede saber fehacientemente el manejo de los reversores y el lugar preciso en que se baja la nariz, pero aparentemente se guardan los reversores o continúan adentro, como también los frenos de aire.

16- El avión impacta sucesivamente la antena del ILS, la reja perimetral, un refugio para espera de ómnibus, dos automóviles, una construcción pequeña correspondiente a un reductor de presión de gas, dos máquinas excavadoras y un terraplén donde se detiene.

USO OFICIAL

17- Comienza un incendio al arrollar uno de los automóviles que es arrastrado bajo el fuselaje. El incendio se expande rápidamente al romperse las alas del avión y volcarse el combustible y al encenderse dos escapes de gas provenientes de cañerías rotas en un regulador de presión.

18- La categorización y traslado de las víctimas a los establecimientos hospitalarios fue realizada por el SAME con gran eficiencia.

19- El SAME implementó durante las primeras horas después del accidente, un operativo de atención médica y psicológica a los familiares y amigos de las víctimas.

20- La evacuación se efectuó por una de las puertas traseras (izquierda) y por roturas del fuselaje en la parte delantera. Al extenderse el incendio fue imposible abandonar el avión ni prestar ayuda desde el exterior.

21- La no extensión de flaps fue comprobada por la posición de los actuadores hallados entre los restos, por la grabación del registrador de datos de vuelo que incluye ese parámetro, por la condición de las lámparas de los indicadores luminosos en cabina, por la posición de la palanca de accionamiento de flaps en cabina y por la alarma de configuración que suena en la grabación de voces de cabina.

22- El funcionamiento normal de los motores fue comprobado por el registro de empuje (EPR) del registrador de datos de vuelo, por la performance normal del avión y por la inspección interna efectuada luego del accidente.

23- En este tipo de avión, la prueba que permitiría al piloto escuchar la alarma de configuración en tierra (sonido intermitente) comprende una serie de pasos y personal en tierra y en cabina. Este tipo de “test” solamente es llevado a cabo por el personal de mantenimiento en la inspección A, cada 125 hs. de vuelo.

24- La alarma de configuración para despegue es estudiada en los cursos teóricos como parte de los sistemas del avión y como parte de la operación del avión. Está además incluida en el Manual de Operaciones de la aeronave. No está incluida como ítem especial a controlar en simulador y/o en las prácticas de vuelo de manera que pueden transcurrir lapsos prolongados, de varios años, sin que escuchen ese tipo de sonido intermitente.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

25- Todos los restos y elementos posibles de controlar fueron revisados por personal técnico y colocados en un hangar de aeroparque donde se los distribuyó en las posiciones relativas correspondientes a un avión armado.

26- No hubo falla de material que contribuyera como causal del accidente. La revisión de la documentación de mantenimiento del avión permite concluir que éste se realizaba de acuerdo a las especificaciones del fabricante y a las normas y reglamentaciones de la autoridad aeronáutica.

27- Los estándares de control de la autoridad aeronáutica argentina, INMAE, sobre la condición psicofisiológica de los pilotos, están a la altura de los utilizados por los países más avanzados en aviación, al igual que su periodicidad, seis meses para pilotos TLA y en general un año para las otras licencias de personal de a bordo.

28- La empresa LAPA es una de las que con mayor intensidad y medios respondió a las directivas del Comando de Regiones Aéreas sobre la implementación de los cursos de CRM (Crew Resource Management), gerenciamiento de los recursos de la tripulación, extendiéndolos a auxiliares de a bordo y despachantes.

29- Es opinión del INMAE, y generalizada a nivel mundial, que los exámenes tipo test psicológicos y entrevistas psiquiátricas efectuados por las autoridades aeronáuticas en forma periódica, no son suficientes para evaluar a fondo el perfil y condición psicológica de los pilotos, excepto desde un punto de vista estrictamente aptitudinal, es decir, para el INMAE, según sus últimos exámenes, los pilotos del vuelo 3142 se hallaban psicológicamente aptos para desempeñar su función.

30- Existen situaciones particulares de cada empresa dadas por las condiciones de trabajo y de cada persona, en sus ambientes de amigos y familiares, que los pilotos tratarían de disimular en sus exámenes periódicos ante la autoridad aeronáutica, si consideran que ello puede afectar su continuidad de trabajo. Estas situaciones sólo podrían ser detectadas por

USO OFICIAL

aquellos que comparten el ambiente de trabajo y el ambiente familiar o personal, amigos. Para determinarlas sería necesario contar con testimonios confiables de personas pertenecientes al entorno familiar, social y laboral.

31- Los cursos de CRM guiados exclusivamente por personal preparado al efecto para desempeñarse como instructores de dichos cursos, les permite organizarlos y en cierto modo guiarlos, pero los resultados quedan exclusivamente a cargo de los propios participantes y se pierden oportunidades de profundizar en conceptos y detectar evidencias de comportamiento que sólo los profesionales especialmente preparados para ello están en capacidad de lograr, si participan de los grupos.

32- La empresa LAPA había implementado, hacía aproximadamente dos años un examen psicológico de ingreso para los pilotos nuevos, que había cumplido el copiloto. El comandante no lo había cumplido por haber entrado antes a la compañía.

33- La situación familiar del Comandante era conocida en el ambiente de trabajo, pero no fue objeto de atención especial posiblemente por ser en el ambiente social a nivel mundial un problema común, que ciertas costumbres y tipos de actividades incrementan y además por ser la del Comandante una personalidad muy sociable, y extrovertida, que escondía bajo esa máscara sus problemas personales y familiares, ante quienes no eran de absoluta confianza, como aparentemente lo era el Copiloto.

34- Tanto la autoridad aeronáutica como las empresas de transporte aéreo, pueden mejorar sus controles psiquiátricos propios y mediante el intercambio de información.

35- La pista de Aeroparque cumple con las normas de OACI y una gran parte de las recomendaciones indicadas en el Anexo 14. En este accidente no fue factor causal. Es necesario mejorar sus condiciones para lograr el cumplimiento de las recomendaciones que faltan completar y consecuentemente mejorar la seguridad de las operaciones. Las recomendaciones no cumplimentadas fueron notificadas en la documentación de información aeronáutica. Las instalaciones ubicadas por debajo de las superficies de aproximación, construidas muy próximas a la pista y que pueden incrementar los daños personales en caso de accidentes, han sido

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

desalentadas por la Autoridad Aeronáutica, sin poder impedir que se llevaran a cabo.

36- El despachante del vuelo 3142 efectuaba una distribución de carga y determinación de CG práctica, no aplicable en todos los casos y desconocía otros métodos con bases técnicas.

37- La desaceleración rápida de la velocidad de rotación del motor por la disminución de empuje y el ángulo de cabeceo durante el aborto de despegue, provocaron una pérdida en los compresores de alta y baja, principalmente del motor izquierdo que se manifestó exteriormente por un ruido fuerte y salida de llamas por la tobera de escape.

38- Los tripulantes, pilotos y comisario, no daban cumplimiento a la prohibición de fumar a bordo.

39- La fraseología y expresiones contenidas en los registros de torre y del avión se apartan en algunos casos del léxico aeronáutico reglamentario, excediendo los apartamientos necesarios aceptables.

40- En la investigación de este accidente como de otros anteriores, se notó la necesidad de una legislación que establezca las relaciones de coordinación entre las actuaciones judiciales y su finalidad, determinar responsabilidades y las actividades de investigación y su finalidad, emitir recomendaciones que permitan prevenir accidentes similares.

Causas:

La J.I.A.A.C. consideró como causa inmediata del siniestro que la tripulación del vuelo 3142 olvidó extender los flaps para iniciar el despegue y desestimó la alarma sonora que avisaba sobre la falta de configuración para esa maniobra y que fueron factores contribuyentes:

- Falta de disciplina de los tripulantes que no ejecutaron la lógica reacción de abortar el despegue y comprobación de la falla ante la alarma sonora que comenzó a escucharse al dar motor y continuó sonando hasta el intento de rotación;

USO OFICIAL

- Exceso de conversaciones ajenas al vuelo y por momentos de intensidad emocional importante entre los pilotos, que se mezclaron con el desarrollo de las listas de control de procedimientos, llegándose a omitir la parte de estas últimas donde se debía cumplimentar la extensión de flaps para despegue;

- Problemas personales y/o familiares y/o económicos y/o de otra índole de ambos pilotos, que incidieron en su comportamiento operacional;

- Insuficiencia del sistema de control psíquico, que no permitió detectar cuando los pilotos estaban sufriendo problemas personales y/o familiares y/o de otro tipo que influían sobre su capacidad operativa al disminuir la estabilidad psíquica;

- Conocimiento y trato de cuestiones muy personales y extra-laborales entre los pilotos e incluso con la Comisario de a bordo, que facilitó el ambiente de escasa seriedad y concentración en las tareas operacionales;

- Antecedentes de características de vuelo negativas del Comandante que afloraron ante su situación personal y de relación en la cabina antes y durante la emergencia;

- Antecedentes de características de vuelo negativas del Copiloto, que se manifestaron durante el cumplimiento de las listas de control de procedimientos en una cabina donde sus componentes participaban de una atención totalmente dispersa en intereses particulares, ajenos al vuelo;

- No reconocimiento ni comprobación inmediata de ambos pilotos, de la relación entre el tipo de alarma sonora intermitente que indica falla en la configuración para despegue, con la ausencia de colocación de flaps en la posición para esa maniobra; y

- Diseño del sistema de alarma de configuración para el despegue que no permite, en este tipo de aeronave, una comprobación simple, por parte de las tripulaciones, que asegure la escucha periódica de este tipo de alarma intermitente.

III.- El Sr. Juez de instrucción, a fs 19.882/20.458 -22/12/00-, sobre la base de toda la prueba colectada dictó el primer auto de

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

procesamiento respecto de los imputados-22/12/00-, en los que se imputó a Gustavo Andrés Deutsch, Ronaldo Patricio Boyd, Fabián Mario Chionetti, y Nora Silvina Arzeno el delito de estrago culposo (art. 196 del Código Penal) y a Damián Carlos Peterson y Diego Alfonso Lentino el delito de incumplimiento de los deberes de funcionario público (art. 248 del Código Penal) y, respecto de Gabriel María Borsani dispuso la falta de mérito, en tanto que se sobreseyó a Valerio Francisco Diehl.

Dicha resolución fue apelada por las Defensas, la Querrela y la Fiscalía, pronunciándose la Sala II de la Excelentísima Cámara Nacional de Apelaciones en lo Criminal y Correccional Federal el día 15/7/02 (a fs. 25.248/253.258) confirmando los procesamientos de Deutsch, Boyd y Chionetti, revocando el procesamiento de Arzeno –ordenando al Juez instructor que se expida nuevamente-, decretando la nulidad del procesamiento de Peterson y Lentino y revocando la falta de mérito de Borsani y el sobreseimiento de Diehl, decretando, en consecuencia, el procesamiento de los nombrados en último término.

El Juez instructor adoptó una nueva resolución de mérito el 26/12/02 (ver fs. 26.355/26.769) en la que ordenó el procesamiento de Diego Alfonso Lentino y Damián Carlos Peterson por el delito de incumplimiento de los deberes de funcionario público previsto y reprimido en el art. 248 del Código Penal y decretó el sobreseimiento de Nora Silvina Arzeno.

La resolución de mérito en cuestión fue apelada por las partes, pronunciándose la Sala II de la Excelentísima Cámara Nacional de Apelaciones en lo Criminal y Correccional Federal el 1º/12/03 (a fs. 32.837/32.851) confirmando la resolución adoptada por el *a quo* y revocando el sobreseimiento de Nora Silvina Arzeno, disponiendo, en consecuencia, el procesamiento de la nombrada en orden a su participación en el delito previsto en el art. 196 del Código Penal.

USO OFICIAL

IV.- En oportunidad de requerir la elevación a juicio de las presentes actuaciones en los términos del art. 347 del Código Procesal Penal de la Nación, a fs. 31.146/31.433, el Ministerio Público Fiscal le atribuyó a Gustavo Andrés Deutsch, Ronaldo Patricio Boyd, Fabián Mario Chionetti, Valerio Francisco Diehl, Gabriel María Borsani y Nora Silvina Arzeno, el delito de estrago culposo, previsto y reprimido en el art. 196 del Código Penal (según texto ordenado por ley 23.077), en calidad de autores y a Damián Carlos Peterson y Diego Alfonso Lentino el delito de incumplimiento de los deberes de funcionario público previsto y reprimido en el art. 248 del Código Penal, en calidad de autores.

Respecto al delito imputado a cada uno de ellos, el señor fiscal consideró que:

Gustavo Andrés Deutsch: no había realizado diligentemente todas aquellas obligaciones y actividades propias de su cargo en la firma L.A.P.A. S.A. —Presidente del Directorio— determinando en consecuencia la producción del siniestro que nos ocupa. Al respecto, indicó que tenía una presencia relevante sobre las decisiones operativas de la compañía, asistiendo a reuniones al menos una vez por semana. Que al conducirse por debajo del estándar que la actividad solicita contribuyó a construir un marco negligente que se verificó en un escenario que, como testificara el ex piloto de la empresa L.A.P.A. Enrique Piñeyro, era la antesala de una tragedia.

En este marco, refirió entre las actitudes negligentes –que no podían ser desconocidas por el imputado- que: La mayoría de los pilotos se hallaban en imposibilidad legal de ejercer su cargo, como Comandante ó Copiloto, por vencimiento de sus licencias profesionales –deudas vacacionales en infracción al Decreto 671/94 y solicitudes de pago en efectivo a cambio de no cumplimiento de vacaciones-; Se han expedido Comisarios de Abordo y Personal de Tripulación de Cabina – Azafatas – sobre la misma deficiencia laboral y sobre la insuficiencia de los cursos de vuelo que eran suministrados; Se ha pronunciado este personal sobre la falta de respuesta a sus demandas sobre el estado de los aviones que eran suministrados para volar con falta de equipo adecuado y la cantidad de denuncias que por esos hechos efectuaron en

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

USO OFICIAL

las entidades profesionales y sindicales; La totalidad de los mecánicos de la empresa han testimoniado sobre el ofrecimiento a efectuar horas extras en una muestra cabal de la falta de personal para llevar adelante la delicada tarea de acondicionar un avión, en ocasiones han señalado la ausencia de repuestos adecuados en el pañol y en algunos casos se ha determinado la falta de licencia profesional adecuada para operar aviones de la empresa no obstante tener una relación laboral con la empresa; Se contaba con un solo médico, con dedicación “part time”, para hacerse cargo de los inconvenientes físicos y psíquicos de 1400 empleados; Se realizaban operaciones aéreas con aviones que no estaban en condiciones operativas de volar o con ocultamiento de las falencias que sobre los mismos pesaban ante la falta de anotación en los Registros Técnicos de Vuelo; Se operaban aeronaves con pilotos que estaban vencidos en horas mensuales sin que se dejara constancia de ello en clara infracción a las normas formales aeronáutica y a los standard de seguridad; la irregularidad en la confección de los legajos; Manuales de Operación que no cumplían con los standards mínimos fijados por la industria aerocomercial; la adopción de una fuerte política expansionista de la empresa en el mercado, con una captación del público a través de tarifas que apenas cubrían el costo operativo del avión y un estado contable que arrojó pérdidas desde el año 1994.

Asimismo le imputó la falta de profesionalidad del Comandante Gustavo Weigel y la inexperiencia del Copiloto Luis Etcheverry para estar al mando de una aeronave conjuntamente, todo ello, en el caso del primero proveniente de una insuficiente y deficiente capacitación e ignorancia técnica – todo lo cual surge de sus legajos profesionales, testimonio brindados por instructores y peritos nacionales e internacionales-, la innumerable cantidad de observaciones negativas que se hallan en los cursos iniciales y recurrentes de vuelo tanto de SAAB SF-340 como en el Boeing 737-200; el lapso de tiempo que demandó su ascenso a la categoría de Comandante de Boeing 737-200; la apreciación que se vislumbra de su historial y sus fallas recurrentes; la falta de

acciones efectivamente correctivas y superadoras de las performances negativas registradas; las actitudes de Weigel de efectuar vuelos rasantes que no eran registrados en los legajos profesionales ni informados a la autoridad de control, sino tomados como simples fallas administrativas; la actitud de comandar aviones que eran desechados por otros comandantes por hallarse en condiciones “no – go”; el vencimiento por ausencia de recurrent que en su licencia profesional poseía, por un lapso de 26 días, en el ítem de “CRM” que le impedía legalmente volar, y la deuda de vacaciones que registraba, lo cual también le impedía desarrollar la actividad, son todas cuestiones que desde la faz personalista con la cual Deustch dirigió la empresa no pudo dejar de conocer y que implican claras violaciones al deber de cuidado y que tienen una incidencia fundamental en la causación del resultado típico.

Ronaldo Patricio Boyd: no realizó diligentemente todas aquellas obligaciones y actividades propias de su cargo en la firma L.A.P.A. S.A. — Director General — consistentes en la realización de las tareas de administración y las ligadas a éstas de selección de las personas que integraran las distintas gerencias, vigilancia y supervisión del mismo; información y formación, dotación de medios económicos y materiales y organización y coordinación de la actuación armónica de las gerencias y del personal subordinados a éstas, tendentes a evitar que empleados jerárquicos y de las demás dependencias de la firma actuaran en forma incorrecta, determinando en consecuencia la producción del siniestro antes referido.

Así, dada la función que desde abril de 1996 y durante la ocurrencia de la tragedia el 31 de agosto de 1999 poseía, el Sr. Fiscal le achacó la violación del deber de cuidado y los acontecimientos descriptos respecto a su consorte de causa Deutsch, indicando al respecto que este último le delegaba las funciones directivas y gerenciales en su ausencia y tenía un conocimiento del giro de la empresa.

Aunado a ello, indicó que Boyd todas las mañanas concurría a una reunión con las tres áreas operativas de la empresa, realizaba una gestión personal y cotidiana de su tareas como director de la empresa, mantenía una

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

presencia física muy importante en todas las áreas de la empresa y conocía personalmente a la mayoría de los empleados.

Concretamente el Sr. Fiscal precisó que el imputado debió haber generado disparadores de prevención en riesgos, adoptando estrictos controles y no con infracciones a las leyes laborales, pilotos vencidos y no autorizados para volar, personal de tripulación de cabina deficientemente instruido y desoyendo aquellas voces que, lamentablemente, anticiparon lo que finalmente ocurrió y hoy se juzga, tal como fue la carta que en el sentido mencionado le dirigiera el Comandante Enrique Piñeyro el 18 de abril de 1996.

Valerio Francisco Diehl: no había realizado diligentemente todas aquellas obligaciones y actividades propias de su cargo de Gerente de Operaciones de la firma L.A.P.A. S.A., habiendo permitido sin tomar los debidos recaudos de cautela o precaución, el ingreso a la empresa, el desarrollo de una instrucción deficiente, la presentación ante la Fuerza Aérea Argentina a los fines de la habilitación y otorgamiento de funciones específicas en calidad de pilotos a los fallecidos Gustavo Weigel, Luis Etcheverry y Verónica Tantos en calidad de comisario de Abordo, determinando en consecuencia la producción del siniestro antes referido.

Al respecto el Sr. Fiscal de instrucción indicó que el nombrado se desempeñó como Gerente de Operaciones de la empresa L.A.P.A. S.A. desde el 18 de julio de 1996 hasta el día 2 de julio de 1999 –fecha en la que renunció-, actuando durante ese período de manera negligente y posibilitando que personal técnico no adecuado desarrollara tareas en la empresa, generando como consecuencia que la aeronave Boeing 737-204 C matrícula LV- WRZ, que partía desde el Aeroparque Jorge Newbery en la Ciudad de Buenos Aires hacia el Aeropuerto de la Ciudad de Córdoba, en vuelo programado 3142 a las 20:36 hs., fuera piloteada de manera incorrecta y como consecuencia de ello

USO OFICIAL

se produjo su colisión, ocasionando la muerte de tres tripulantes, sesenta pasajeros, dos transeúntes y lesiones de diversa gravedad a distintas personas.

Describió que el imputado no fue capaz de detectar dificultades y aportar soluciones efectivas en general y, en particular para evitar sucesos como el investigado en autos, indicando que su actuación no es constitutiva de ninguna manera de comportamientos aislados, sino que abrevó y sirvió en una cultura empresarial que despreció negligentemente el principio de seguridad de vuelo.

Al respecto resaltó las fallas conceptuales y de instrucción registradas en la redacción de las diversas ediciones del Manual de Operaciones de la empresa (Mayo/Junio 1997 ó la Edición de Mayo/Junio de 1999), que operan en sentido contrario de la seguridad de vuelo y que corresponden conforme su fecha al período gerencial de Diehl y se extienden en el Chionetti ya que es responsabilidad de los directivos de la empresa y de la gerencia de operaciones la confección y aplicación del mismo conforme reza su prefacio, recordando la ausencia de aprobación que el mismo poseía por parte de la autoridad estatal de control. Entre ellas, mencionó que no está previsto un control de la alarma de configuración por parte de las tripulaciones de vuelo –referenciando el Informe Final de la J.I.A.A.C.-, puesto que se ha demostrado que no procedían a escucharla concurriendo a mantenimiento, que no estaba en los ítems de simulador – curso inicial o simulador -, y que respecto de Weigel y conforme la desprolijidad de su legajo profesional, solamente en una oportunidad le fue preguntado en examen teórico –y no práctico/simulador – por ella y que respecto de Etcheverry no existe constancia de haber sido interrogado o ejercitado en la misma, que en la grabación de voces de cabina, el comandante no deja dudas, con dos frases sobre el tema, que no se da cuenta por qué suena la alarma. Evidentemente el Copiloto tampoco se da cuenta, porque no hace comentario alguno al respecto y luego se limita a informar “80 nudos”.

El representante del Ministerio Público, manifestó que ésta era una muestra palmaria, de orden general y particular de que la empresa operaba por debajo de los estándares de seguridad que constituyen el deber de cuidado que le era encomendado y que Diehl era una pieza clave en tal construcción

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

omisiva ya que tres años ocupó en un cargo clave de una empresa aerocomercial y en dicho lapso la operación aeronáutica señalada no encontró ninguna barrera de solución para mejorar la performance de los pilotos y su desempeño, observando la relevancia en la noche del 31 de agosto.

Aunado a ello, indicó que en el mismo Informe Final de la J.I.A.A.C. se precisó que en el manual de L.A.P.A.(1997 y 1999) se omitió destacar en forma expresa entre los motivos para abortar luego de los 80 kts. y antes de la V1, la configuración insegura como lo hace el Manual de Entrenamiento de Tripulaciones de Boeing, asimismo en ese mismo informe se precisa que la indicación del Manual de L.A.P.A. que indica abortar antes de los 80 kts por cualquier causa ya incluye la alarma de configuración insegura que actúa a partir de cada dada de motor, lo que ocurre antes de alcanzar los 80 kts. En este caso concreto, el Sr. Fiscal refirió que le resultaba incomprensible lo indicado en último término y que, en definitiva, a su criterio se trataba de un ítem ausente en el manual de operaciones de L.A.P.A. en otra muestra de negligencia.

Como otros acontecimientos negligentes achacados a Diehl, el Fiscal refirió los siguientes: la política empresarial de no conceder vacaciones a los pilotos por la falta de recursos humanos adecuados a la expansión que tenía la empresa, colocando de esta manera a la casi totalidad de la flota en condiciones ilegales de operar un avión, con el detrimento que ello causa al principio de seguridad de vuelo por la falta de descanso adecuado -fue uno de los que implementó el pago de dinero por vacaciones adeudadas, en clara infracción al deber de cuidado señalado y a las leyes laborales vigentes en materia aerocomercial-; la desprolijidad en la confección de los legajos experimentó la ausencia de elementos documentales que permitieran considerar la existencia de posibles fallas a la seguridad del vuelo.

En relación a este último punto, resaltó que con tan escasa documentación profesional y, que a su vez mostraba antecedentes negativos de ambos pilotos, no se comprendía con qué parámetros históricos Diehl lo

USO OFICIAL

consideró apto para la vacante y cargo de Comandante de Boeing 737-200 a Weigel - que además le demandó nueve meses en concretar – y al Copiloto Etcheverry. El conocimiento de las aptitudes, surge de los propios dichos de Diehl sobre las oportunidades en que tuvo a la vista el legajo de Weigel y que si bien no fue durante su desempeño como Gerente de Operaciones que se efectuó el vuelo rasante sobre las playas de Villa Gesell – sino sobre el período del fallecido Alfredo de Víctor -, este antecedente disciplinario más los incidentes protagonizados con colegas, por ejemplo el 13 de marzo de 1996 al tomar la decisión de comandar aviones en condiciones “no-go”, no fueron tomadas como parámetros de alerta para sumarlo como antecedentes negativos al lapso que tardó en completar su instrucción como Comandante de Boeing 737-200.

En cuanto a este punto, indicó -tal como refieren el Informe de la Junta de Investigaciones y los peritos convocados en autos- que resulta harto llamativo que las deficiencias técnicas que denota el historial profesional de Weigel, hayan aparecido conjuntamente en la maniobra operativa final en la carrera por la pista de aeroparque el 31 de agosto; siendo que omitiendo aquellas falencias, permitiendo el posicionamiento de Weigel como Comandante, Valerio Francisco Diehl, contribuyó de manera determinante a la violación del deber de cuidado que tenía asignado y al resultado producido, evidenciando así un control meramente formal y no, de las aptitudes y desempeño del personal de L.A.P.A. durante el lapso que le cupo desempeñar el cargo, careciendo de relevancia la circunstancia de la permanencia o no en el desempeño del cargo al momento del hecho.

Recalcó que era significativo que no se haya tomado en cuenta para su contratación y asignación en L.A.P.A. la sanción de inhabilitación temporal convertida a posteriori en multa que registraba el Copiloto Etcheverry.

Consideró también, para verificar la inexactitud de las manifestaciones de las autoridades de L.A.P.A. S.A. y especialmente de sus Gerentes de Operaciones, en el caso Diehl y su sucesor Chionetti, sobre la puntillosidad del seguimiento y riguroso control que efectuaban del personal a su cargo, que el Libro de Vuelo del Copiloto Etcheverry no se pudo hallar y,

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

como consecuencia de ello la J.I.A.A.C. no pudo dar precisión en relación a las horas de vuelo que éste acumulaba.

Por último, se le achacó que durante su período gerencial, tuvieron concepción los acontecimientos que precipitaron la segunda misiva – del 12 de julio de 1999 - de Enrique Piñeyro sobre la situación en la cual se halla operacionalmente y en materia de seguridad la empresa, lo cual inexorablemente conducía a un hecho trágico y que, evidentemente fueron desatendidas sus observaciones por completo.

Fabián Mario Chionetti: desarrolló omisiones y acciones negligentes en el desempeño de su cargo como Gerente de Operaciones – desde julio de 1999-, cargando, en consecuencia, con similares hechos imputables que su antecesor Diehl.

Puntualmente, señaló que como Jefe de Línea de SAAB SF 340 fue uno de los destinatarios el 14 de abril de 1996 de las advertencias de seguridad formuladas por el Comandante Piñeyro, a las cuales desoyó, lo que motivó que éste el 18 del mismo mes y año remitiera una misiva similar a Ronaldo Patricio Boyd, quien asumió la misma actitud, y también adoptó con la última carta dirigida por Piñeyro el 12 de julio de 1999 en la cual anticipaba que la política empresarial desarrollada conducía inexorablemente a una desgracia, la cual hizo su fatal aparición 48 días más tarde.

Que su función de gerente de operaciones desde julio de 1999 y sus funciones en la historia de la empresa L.A.P.A. S.A. -a la cual ingresó en 1985- le permitió un mayor contacto con los pilotos y sus legajos técnicos.

El Sr. Fiscal de instrucción consideró que su obrar omisivo de orden negligente, se manifestaba a través de un mero control formal, falto de efectividad, en la actividad sobrellevada adelante por los pilotos de la empresa; acentuado en el caso del Comandante Weigel, merced a la multiplicidad de observaciones que recibiera a lo largo de su derrotero profesional y que claramente reflejaban sus legajos, lo cual lo ubicaba lejos de

USO OFICIAL

la conducción de un aeronave, señalando como sustento de sus dichos que Chionetti conoció profundamente a Weigel, pues fue su jefe de línea en SAAB SF 340 – mientras efectuó el vuelo rasante en las playas de Villa Gesell donde no se dejó constancia en su legajo ni se informó a la Fuerza Aérea, y mientras se prestaba a comandar aviones que otros pilotos consideraban en condiciones “no-go” -; fue su instructor en Boeing 737 y debió conocer allí las bajas performances que el nombrado registraba y fue también su Gerente de Operaciones donde estas llamadas de atención en su legajo, de haber efectuado Chionetti un trabajo más arduo en la composición de tripulaciones, nunca debió haber considerado la posibilidad de programarlo con Luis Adolfo Etcheverry, un copiloto inexperto que registraba inconvenientes en la lectura de las listas de chequeo por su tendencia, entre otras cuestiones, a efectuarlas de memoria. No pudo de ninguna manera minimizar los bajos estándares que otros instructores indicaban de los cursos iniciales o recurrentes de vuelo de Weigel.

Como consideración de su obrar negligente, también mencionó la existencia de un ambiente laboral absolutamente falto de disciplina en el cual al decir del testigo Hugo Leimann Patt y de los peritos nacionales y supraperitos extranjeros y nacionales convocados predispusieron un ambiente de “fallas latentes” o “condiciones que predisponen al error humano”, régimen laboral, estilo gerencial, manuales de operaciones de la empresa por debajo de los Standard de la industria, entre otros factores que han sido detallados en los contundentes testimonios del personal de mantenimiento, tripulantes de cabina y vuelo de la empresa.

Refirió al respecto que Chionetti, compartía, dirigía y convivía en un ambiente empresarial que descalificaba por completo el deber de cuidado que tenía asignado por la actividad desarrollada, citando como ejemplo las desprolijidades de los legajos del personal, la ausencia de documentación y exámenes completos de pilotos y copilotos, las irregularidades e ilegalidades del régimen vacacional adeudado – incluidas las propias –, las deficiencias en capacitación de personal, la presión ejercida sobre los pilotos y copilotos para que cumplieran su función aún vencidos por la ausencia de pilotos que cubrieran la grilla, las evaluaciones negativas de

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Weigel, ni el vencimiento que en la licencia de éste operaba, por un lapso de 27 días sin haber efectuado el recurrent de CRM (Cockpit Resources Managment ó Gerenciamiento de los Recursos Humanos de Cabina), situación que lo inhabilitaba para volar.

Finalmente, sostuvo el Fiscal que podía afirmarse que Chionetti observó negligentemente su tarea al no haber tomado medida alguna frente a las falencias profesionales del piloto y del copiloto, permitiendo que Weigel, en particular volara vencido en infracción al Decreto 671/94 y vencido por incumplimiento del recurrent de CRM, colaborando de tal modo, y al igual que los demás en la producción del resultado.

Gabriel María Borsani: no había realizado diligentemente todas aquellas obligaciones y actividades propias de su cargo de Jefe de Línea 737-200 de la firma L.A.P.A. S.A., habiendo permitido sin tomar los debidos recaudos de cautela ó precaución, el ingreso a la empresa, el desarrollo de una instrucción deficiente, la presentación ante la Fuerza Aérea a los fines de su habilitación y el otorgamiento de funciones específicas en calidad de pilotos a los fallecidos Gustavo Weigel y Luis Etcheverry, posibilitando que la aeronave Boeing 737-204 C, matrícula LV – WRZ de la empresa, que partía desde el Aeroparque Jorge Newbery de la Ciudad de Buenos Aires con destino al Aeropuerto de la Ciudad de Córdoba el día 31 de agosto de 1999, en vuelo programado 3142, fuera operada por personal deficientemente capacitado, indebidamente habilitado e inhabilitado para ejercer funciones, y que como consecuencias de la fallas en la conducción de la aeronave, se produjera la colisión y el consecuente deceso de tres miembros de la tripulación, sesenta pasajeros y dos transeúntes.

Borsani se desempeñó como Jefe de Línea 737-200 desde el 1 de noviembre de 1996, el mismo tenía una vinculación directa con los pilotos y copilotos, encontrándose encargado de la verificación constante de su idoneidad técnica y su preparación para su promoción. Desarrollaba un trabajo

USO OFICIAL

muy estrecho con la Gerencia de Operaciones con la cual conjuntamente mantenía una relación cercana y diaria con el personal de vuelo recientemente señalado, proponiendo eventualmente a dicha Gerencia a los pilotos para cubrir ascensos, habilitaciones, renovaciones de licencias. Conocía de la deuda vacacional que la empresa registraba con la casi totalidad de los pilotos lo cual colocaba a la misma en una situación de inoperatividad de sus miembros por infracción al art. 31 del Decreto 671/94 que no se respetaba. En virtud de ello y conforme el tiempo en que cumplió funciones le son asignadas las imputaciones a que se hicieran referencia anteriormente respecto de sus jefes inmediatos Valerio Diehl y Fabián Chionetti.

Concretamente refirió que el imputado como superior inmediato y conforme las funciones que le competían no pudo obviar las fallas cometidas por el Comandante Weigel y el Copiloto Etcheverry durante la carrera de despegue que tras la colisión ocasionó la muerte de 65 personas y varios lesionados puesto que fueron las mismas que había registrado en los cursos de instrucción con el merecimiento de las observaciones de sus instructores, y obrando de esta forma fue negligente, ya que decidió mantener a Weigel al frente de una aeronave de la compañía.

El ascenso de Weigel como Comandante a Boeing 737- 200 se produjo durante el lapso que Borsani fue Jefe de Línea, y se extendió su ascenso más de lo normal.

En relación a Etcheverry, se le achacó que éste ingresó a la compañía en el período que Borsani integraba la Jefatura de Línea Boeing 737-200, recordando que la sanción que arrastraba no fue óbice para contratarlo y que registraba en su performance aeronáutica atisbos profesionales negativos que desaconsejaban la programación de ambos pilotos. En relación a este punto, refirió el Fiscal que si bien dicha labor, específicamente en cuanto al armado nominativo de la grilla mensual le compete al Departamento de Programaciones de Tripulaciones, la evaluación de calidad y cualidad en operaciones le correspondía de manera directa a Borsani y negligentemente omitió el acto de censurar esta combinación de pilotos, lo cual fue factor contribuyente en la producción del resultado del 31 de agosto de 1999.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Puntualizó el representante del Ministerio Público que los antecedentes y observaciones que en su legajo profesional registraba Gustavo Weigel en las evaluaciones que se le tomaron en sus diversos períodos en la empresa L.A.P.A. S.A., y los errores que este cometió en los cursos iniciales y de recurrent no tuvieron una respuesta contundente y precisamente se presentaron conjuntamente en la noche del 31 de agosto de 1999, el haberlo mantenido al frente de una aeronave y haberlo postulado en reiteradas oportunidades para su ascenso, configuran acciones y omisiones que coadyuvaron al siniestro y resultado de muerte y lesiones investigado.

Nora Silvina Arzeno: realizó negligentemente su labor como Gerente de Recursos Humanos de L.A.P.A. S.A., el que se evidenció en la falta de control estricto de los descansos mínimos obligatorios que le corresponden a la mayoría de la dotación de pilotos de la empresa – incluido el fallecido Comandante Weigel – por imperio del Decreto 671/94 Art. 31 lo cual colocaba a dicho personal de vuelo en condiciones inhabilitantes de ejercer actividades aeronáuticas; como asimismo, en la falta de control de la vigencia de la licencia de vuelo del Comandante Gustavo Adolfo Weigel, quien se hallaba vencido en la disciplina CRM (Cockpit Resources Managment ó Gerenciamiento de los Recursos Humanos de Cabina) por incumplimiento de su recurrent – en un lapso anterior a 26 días al 31 de agosto de 1999 - y consecuentemente inhabilitado para volar.

Refirió que a Nora Arzeno le era asignable un grado de responsabilidad relevante en los hechos que condujeron al siniestro del 31 de agosto de 1999 y que su accionar negligente actuó, también de manera determinante, en la cadena de acontecimientos y sujetos que ejercían funciones directrices en la empresa L.A.P.A. Su protagonismo consistió en ser la encargada de dictar – o no dictar – los cursos de CRM que formaban parte de la licencia que un piloto precisa para desarrollar su actividad, sólo de ella dependía impartir los cursos iniciales, recurrents y orientados en el

USO OFICIAL

simulador la línea que se desempeñare el candidato. Weigel, conforme las constancias de autos, sólo cumplimentó el inicial, siendo objeto de vencimientos que le impedían el 31 de agosto de 1999 tripular el vuelo 3142.

Damián Carlos Peterson: a) no había ejecutado todas las medidas inherentes a su cargo de Director de la Dirección de Fomento y Habilitación, dependiente del Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina, con relación a la aprobación, control y vigencia del “Manual de Operaciones de la firma L.A.P.A.”; b) no había ejecutado e implementado un sistema de adecuado cualitativamente que lo obliga a contar con inspectores con una capacitación adecuada para inspeccionar el personal aeronavegante; c) no había dispuesto la realización de evaluaciones teóricas obligatorias al personal aeronavegante; d) no había supervisado ni controlado las operaciones de los titulares de certificados de explotadores aéreos realizando las inspecciones que regulan las leyes en vigencia; y e) no había controlado que la empresa L.A.P.A. diese cumplimiento al descanso mínimo obligatorio que las empresas debían conceder a los pilotos.

Diego Alfonso Lentino: no ejerció adecuadamente las funciones que le eran obligatorias, consistente en los controles que debían realizarse sobre la actuación de los distintos médicos, psicólogos, psiquiatras y/o dependientes a su cargo, en relación a las tareas que estos efectuaron sobre las habilitaciones psicofísicas de los pilotos Weigel y Etcheverry; no controlando debidamente que personal a su cargo cumpliera con aquellas normas relativas a las verificaciones y habilitaciones psicofísicas.

Por su parte, la querrela, en la presentación efectuada a fs. 30.905/30.936, le atribuyó a Gustavo Andrés Deutsch, Ronaldo Patricio Boyd, Fabián Mario Chionetti, Valerio Francisco Diehl, Gabriel María Borsani y Nora Silvina Arzeno, el delito de estrago culposo, previsto y reprimido en el art. 196 del Código Penal (según texto ordenado por ley 23.077), en calidad de autores, y señaló que también debía analizarse la posibilidad de encuadrar la conducta en la figura prevista en el art. 190 del C.P. consistente en un

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

supuesto de culpa conciente grave calificada por el resultado; por otro lado le imputó a Damián Carlos Peterson y Diego Alfonso Lentino el delito de incumplimiento de los deberes de funcionario público previsto y reprimido en el art. 248 del Código Penal, en calidad de autores.

V.- A fs. 33.109/33.118 el Sr. Juez instructor resolvió clausurar la instrucción de la presente causa y remitirla al Tribunal Oral que por sorteo correspondiese.

VI.- Radicada que fuera la presente causa en este Tribunal Oral en lo Criminal Federal Nro. 4 y previo a llevarse a cabo el debate, la defensa de los imputados Peterson y Lentino, efectuó un planteo solicitando la extinción de la acción penal por prescripción, el cual fue resuelto en esta sede en forma favorable –por mayoría-, la Sala IV de la Cámara Nacional de Casación Penal revocó dicha decisión considerando que la misma no se ajustaba a derecho, toda vez que el voto mayoritario omitió resolver la incidencia a la luz de la calificación legal más gravosa establecida por el art. 196, segundo párrafo del Código Penal que, en atención al desarrollo procesal alcanzado en ese momento, no correspondía ser desechada por completo en relación al obrar imputado a Peterson y Lentino; aclarando que para que la conducta imputada a los nombrados pueda ser calificada por la figura legal citada, debe estar acreditado el grado de relevancia que ha tenido la eventual inobservancia de sus obligaciones funcionales con el resultado trágico (Conf. 139/161 y 137/157 de los respectivos incidentes de prescripción).

VII.- Verificados los presupuestos de la instrucción, se llevó a cabo la audiencia de debate, durante la cual y según surge del acta glosada a fs. 35.200/35.888, en un primer momento sólo la imputada Nora Arzeno prestó declaración indagatoria, en tanto que fueron incorporadas por lectura las declaraciones indagatorias prestadas en la etapa instructoria por el resto de

USO OFICIAL

los encartados, quienes durante el transcurso del debate efectuaron ampliaciones de sus dichos.

A continuación se transcriben los descargos efectuados por los imputados:

A- GUSTAVO ANDRES DEUTSCH

Al ser convocado a prestar declaración indagatoria en esta instancia, Deutsch sólo quiso manifestar que seguía sin entender claramente las imputaciones que se formulaban en su contra.

Fueron leídas entonces las declaraciones indagatorias vertidas por el nombrado ante el juez instructor, obrantes a fs. 12256/4 y 19412/8.

Surge de las mismas que el nombrado dijo sentirse agraviado por las vagas e incomprensibles acusaciones que se le imputaban sobre un hecho fortuito que desgraciadamente ocurría con cierta frecuencia en la aviación comercial.

Así, se refirió a los accidentes fatales acaecidos en otras líneas aéreas, según él no porque haya fallas en el sistema o los directivos no cumplieran sus obligaciones, sino porque los que manejan aviones son seres humanos que se equivocan. Señaló que las autoridades tienen una constante preocupación para mejorar aún más la seguridad de vuelo, y por ejemplo, los modernos aviones que trajo LAPA tienen muchos nuevos elementos para prevenir errores humanos.

Asimismo se refirió a la trayectoria de la empresa LAPA, y a su desempeño en la misma, a la que le dedicó ingentes sumas de dinero sin rédito inmediato alguno, con enormes compromisos patrimoniales, con horas dedicadas al estudio, a la investigación, a la preparación personal para poder dirigirla y darle el nivel que ha querido tener en este país.

Puso como ejemplo de la solidez material y profesional de la empresa, el haber obtenido la respectiva licencia para poder volar comercialmente a los Estados Unidos, país de excelencia en las verificaciones de capacidad integral.

Mencionó que LAPA creció de manera constante y especialmente en los últimos cinco años, y ese crecimiento fue acompañado de

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

una inversión mucho mayor, no sólo en material aéreo sino también en mantenimiento y en la instrucción y capacitación de los pilotos, a su selección y a los servicios que se prestan al pasajero.

Que pudieron dar seguridad óptima a un precio razonable - precio real-, entrando en competencia con otras grandes empresas que operan en el país y que, en el mismo lapso de veinticuatro años, en los que LAPA no tuvo ningún accidente, tuvieron varios de ellos luctuosos, de gran importancia.

Adujo que las tarifas razonables que cobraban, de ninguna manera quitaban partidas vinculadas a la excelencia de vuelo ni a la capacitación de los pilotos y del mantenimiento. Que LAPA se convirtió en la empresa pionera en la enseñanza del desarrollo humano de su personal, que los llamados cursos de CRM, que ordena practicar la Fuerza Aérea, se impusieron en esa empresa con la máxima seguridad.

Recalcó que la circunstancia desgraciada de que haya habido un piloto que no actuó en el momento debido como correspondía, para lo cual estaba entrenado, y por causas que no se pueden determinar, jamás pueden justificar que se les enrostre alguna responsabilidad penal en el hecho.

En relación a los pilotos fallecidos, refirió que jamás escuchó una queja respecto de Weigel y de Etcheverry, a quienes -según sus dichos- no trató nunca.

Asimismo, señaló que cuando se encontraba en Buenos Aires participaba en las reuniones gerenciales, que por su indicación se hacían semanalmente, destacando que a dichas reuniones concurrían todos los gerentes de aérea y el Gerente General. Manifestó que allí se enteraba de todo lo que acontecía en la empresa con lujo de detalles, que lo que sucedía en esas reuniones está dirigido a mantener al máximo la excelencia de los servicios, siendo el bien máspreciado de la empresa la capacitación de su gente.

En igual sentido se refirió a los antecedentes y capacitación de la gente que presta servicios en la empresa, y remarcó que nunca faltaron los repuestos necesarios, que aumentó las inversiones en ese rubro de manera muy

significativa. Además, mencionó que jamás hizo una sola recomendación respecto de un piloto en particular para que sea empleado, promovido o mantenido en su cargo, ya que esas son funciones que están claramente asignadas por los pilotos instructores de la empresa y por las disposiciones normativas que según sus dichos “se respetan a rajatabla”.

Asimismo expresó ante el Sr. Juez que cuando aumentaron la flota de aviones significativamente, decidió profesionalizar, aún más, la organización preexistente. Que por ese motivo creó el cargo de Director General, a quien buscó por intermedio de los consultores especializados Egon Zehnder.

Posterior a ello alegó que juntamente con el nuevo Director General eligieron por intermedio de estos consultores a los gerentes de área.

También se refirió a sus antecedentes personales, de las empresas que se encargó y el cargo ocupado en cada una de ellas, de su perfeccionamiento como piloto de transporte de línea aérea, refiriéndose por último a su ingreso a la línea aérea LAPA, de la cual se hizo cargo en el año 1984, y de todo su desenvolvimiento dentro de ésta.

Del mismo modo, mencionó los cursos de capacitación brindados a los pilotos y mecánicos que se realizaban en Estados Unidos, y de los centros de capacitación que posee la empresa.

Remarcó que LAPA era la empresa en la Argentina que invirtió la mayor proporción de sus gastos en instrucción de su personal, utilizando su propio centro de capacitación y los simuladores más avanzados de última generación obtenible en el mundo (United Airlines). Agregó que si bien existen academias mucho más económicas para instruir a la gente, siempre estuvo convencido que en la aviación hay que elegir lo mejor aunque el precio no sea el más bajo.

Expresó en su declaración, que el día 21 de septiembre de 1984 se hizo cargo de la empresa y a los pocos días se hizo cargo de la presidencia del directorio.

Mencionó además que sus funciones como presidente de la firma surgen del “Manual de operaciones de LAPA S.A., Volúmen 1 Capítulo II-5”.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Que cuando viajaba, delegaba sus funciones en el Director General, tal como lo establece el Manual de Operaciones, y cuando estaba en Buenos Aires, mantenía reuniones semanales -como dijo anteriormente- con el Director General (Ronny Boyd), el Gerente Administrativo (Eduardo Otondo), con la Gerente de Recursos Humanos (Nora Arzeno), con el Gerente de Operaciones (Comandante Fabiàn Chionetti), con el Gerente Comercial (Ing. Andrés Lorenzetti) y con el Gerente de Servicios al Pasajero (Ricardo Willson).

En relación a los miembros del directorio, mencionó que el Director General y algunos de los Gerentes eran también miembros del directorio, y que los restantes eran asesores a la usanza de las empresas norteamericanas, donde el directorio como cuerpo no es ejecutivo, sino más bien de consulta.

En cuanto a estos últimos, mencionó al Dr. José María González de la Fuente, el Sr. Francisco de Narváez, el Ing. Patricio Binder y el Dr. Francisco Bunzl, y destacó la especialidad en que asesoraba cada uno.

Refirió además que los síndicos no participaban de las reuniones semanales a la que asistía.

En relación a los síndicos refirió que no les ponía en conocimiento de las reuniones realizadas por los gerentes (en las que no se confeccionaban actas), ya que las mismas eran operativas, pero que sí les ponía en conocimiento de las reuniones de directorio en las que se labraban las correspondientes actas que eran firmadas por el representante de la sindicatura.

En cuanto a los directores gerentes, manifestó que tenían conocimientos detallados del giro general de la empresa, en tanto que con los directores asesores generalmente se reunía informalmente para que supieran del giro de la empresa.

Detalló los antecedentes laborales de cada uno de los gerentes de LAPA, cómo fueron seleccionados y por quiénes fueron recomendados.

Respecto a Boyd, refirió que fue ejecutivo de empresas multinacionales antes de ingresar a la empresa Austral, donde fue Director General durante varios años, y fue recomendado por la consultora Egon Zehnder.

Dijo conocer a Alfredo de Víctor, quien fue -luego de ser piloto-Gerente de Operaciones en las primeras etapas de LAPA, siendo idóneo para manejar un grupo no demasiado grande de pilotos, pero con el crecimiento de la empresa y la mayor preprofesionalización de todas las áreas se incorporó en su lugar -por decisión suya y de Ronaldo Boyd, con el asesoramiento de la consultora señalada- al Comandante Valerio Diehl, de amplia experiencia anterior en Aerolíneas Argentinas.

Manifestó que a Gabriel Borsani lo tuvo que haber designado la Gerencia de Operaciones, y al Comandante Fabián Chionetti lo designó personalmente con la anuencia del Director General; que había hecho junto con él el curso de B-757 y le tenía un gran respeto por sus aptitudes de liderazgo, su experiencia técnica y como ser humano.

En cuanto a la designación de Ricardo Willson, se tuvieron en cuenta sus antecedentes en British Airways.

En relación al comandante de la aeronave siniestrada manifestó que hasta el accidente no sabía que existía Gustavo Weigel. Luego del accidente vio sus antecedentes, destacando que "en general era un buen piloto, con muy pocas menciones negativas en su carpeta, especialmente recientemente, que había vuelto del curso de simulador, creo que dos meses antes del accidente, que ese era su primer vuelo luego del descanso reglamentario y que en general su actuación como Comandante había sido satisfactoria. Yo pienso que vi el legajo de Weigel inmediatamente después del accidente o me dieron un informe sobre él, no lo recuerdo".

Asimismo, y preguntado que fuera sobre la posibilidad de acceder a los legajos de los pilotos, manifestó que tenía posibilidad de acceder a los de todos los empleados de la empresa, que confiaba plenamente en la idoneidad de aquellas personas responsables de los ascensos, que a las personas que son habilitadas, se lo hace adecuada o correctamente; que para saber la idoneidad de alguien como piloto debería haber volado con cada uno

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

de los doscientos pilotos, y que si bien la posibilidad existe, ya que como presidente de la empresa todo es posible, esto es imposible en cuanto a tiempo.

Manifestó que, en caso de que en su calidad de presidente del directorio hubiera recibido información de falencias de relevancia en un piloto o copiloto de la compañía, hubiera tomado intervención de inmediato, pero que ante la imposibilidad de verificar en forma personal los legajos de los pilotos, copilotos, mecánicos, auxiliares o personal de rampa, destacó que tenía gente idónea para que lo realice en cada área.

En cuanto fue preguntado por una carta que le fue enviada por el ex comandante de la firma de apellido Piñeyro, en la que le enumeraba la existencia de una serie de infracciones a la seguridad respecto de las operaciones de vuelo, refirió que no recordaba la carta, pero sí mencionó que recordaba que al referido comandante habían bajado del servicio porque el examen psicológico del INMAE le había dado mal, y que por eso dudaba mucho de la veracidad de su testimonio.

En relación al INMAE declaró que lo conocía por haber hecho sus exámenes psicofísicos allí, y que tenía una alta opinión de él por la profundidad con que se hacen los análisis psicofísicos, y comparó dicho examen con el que se realiza en Estados Unidos, al que considera no tan largo ni profundo como aquél.

En cuanto a su hipótesis de carácter personal de los motivos del hecho investigado en autos, manifestó que fue un error humano, y que no hay manera de prevenir este tipo de accidentes.

En relación a las normas de seguridad operativas, remarcó que existían los controles necesarios como para que las normas de la empresa y las normas legales se cumplieran. Que la empresa a través de la Gerencia de Operaciones, era la que controlaba la licencias y todo lo que tenga que ver con la seguridad operativa.

Expresó que LAPA, en materia de seguridad, cumplía con todas las reglamentaciones vigentes, y en algunos casos en exceso, como política

empresaria. Asimismo en relación a las normas de OACI, cumpliendo tanto las de carácter mandatorio y recopiladas por nuestra legislación, como aquellas que tienen carácter de recomendación. Citó a modo de ejemplo que sus comandantes siempre han hecho un reentrenamiento -recurrents- cada seis meses, cuando otras empresas lo hacen con una frecuencia anual.

Asimismo refirió que no tenía conocimiento y que no creía que existieran vacaciones atrasadas en la empresa. En cuanto a los responsables para el otorgamiento de vacaciones refirió que eran en forma conjunta la Gerencia de Operaciones y la de Recursos Humanos; y que el criterio para su concesión se aplicaba de acuerdo a la reglamentación y el Convenio colectivo de trabajo.

También se expuso en cuanto al proceso de selección de pilotos de la empresa, y a la promoción de los mismos a las distintas funciones de vuelo. Que para ser piloto, se requiere un mínimo de dos mil horas de vuelo de experiencia, tiene que tener una licencia comercial de primera o TLA, debe cumplimentar el examen médico del INMAE para su categoría de licencia, otro examen médico que le hacía la empresa, debe hacer un examen teórico de sus conocimientos aeronáuticos y si pasa esa etapa, va al simulador para hacer un examen práctico, entre otras cosas que no recordó.

Destacó que los distintos responsables de las diferentes áreas - instructores, gerentes de instrucción y de operaciones- se ocupan de estas decisiones.

En relación a las inspecciones de vuelo luego de haber realizado la prueba del simulador, remarcó que se realizaban en un vuelo regular, examinando al piloto y al copiloto, y se evaluaba el trabajo en conjunto de la tripulación.

En cuanto fue preguntado por el Sr. Juez por el vuelo rasante efectuado por el Cnte. Weigel sobre las playas de Villa Gesell, manifestó que se acordaba de un comentario que le hicieron -cuando el nombrado ya había fallecido- a través del cual se enteró de la versión, pero que no conocía los detalles. Del mismo modo entendió que se debería haber tomado algún tipo de medida. Remarcó finalmente que no indagó a fondo sobre este asunto,

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

destacando que no tenía conocimiento si se había cumplido alguna medida disciplinaria.

En relación a ello y exhibido que fueran los legajos técnico y personal de Weigel, y leídas la declaración testimonial de fs. 8245/8249 y su ampliación de fs. 8460/8461 de Jorge Lucero, la declaración indagatoria de fs. 12139/12149 vta. de José Héctor García, remarcó que lo importante es que se tomó una medida disciplinaria de gran importancia conforme surge de dichos testimonios, si bien ello no aparece plasmado en las hojas sueltas que conforman los legajos que se le exhibieron, lo que podría deberse a que se hubieran traspapelado.

Del mismo modo, cuando fue preguntado respecto de los mecanismos de control en la empresa que puedan advertir algún tipo de falencias en los aspectos psicológicos, físicos o por cuestiones personales a los efectos de la programación de los vuelos, manifestó que los pilotos se programaban con treinta días de anticipación, que era muy difícil establecer cómo se va a sentir el piloto dentro de esos treinta días. Que por otro lado, cada seis meses eran enviados al INMAE, y ese organismo certifica que pueden volar por otros seis meses más.

Dijo que hay infinidad de causales por las cuales hay que desprogramar a un piloto (accidentes, fiebre, estrés, muerte de un familiar, etc.) y administrativamente se tomaba otro piloto para realizar el vuelo. Agregó que "...diferentes personas reaccionan diferente a hechos ocurridos en sus vidas. Si el piloto le parece a su copiloto o a la gente de operaciones que lo ve, que está loco, que no puede volar, por supuesto no va a volar. Que se haya separado o divorciado no influye en mi caso, que tengo experiencia propia en la habilidad de poder o no volar. Y creo que eso no es objetivo sino más bien subjetivo, es imposible de evaluar".

En relación a la empresa Logan Company Inc. indicó que en un momento la misma contribuyó con algo de capital a LAPA equivalente a un 5% del mismo, que él compró sus acciones a principios del año 99, de manera

USO OFICIAL

que hacía tiempo que Logan que no era accionista de LAPA todo lo cual figura en los libros de Actas. Manifestó que creía que el hecho de que Logan era extranjera, por tener sólo el 5% de capital de la empresa, no convertía de ninguna manera a LAPA en una empresa extranjera.

Por último, se refirió a los proveedores de materiales y repuestos para LAPA.

En la ampliación de su declaración, manifestó que jamás incumplió ninguna de sus responsabilidades, y que es obvio que con mil seiscientas personas dependientes es imposible verificar personalmente la actuación de cada uno. Que obviamente era imposible que esté a bordo de todos los aviones de la empresa, controlando a los pilotos, quienes eran correctamente controlados por su propia gente, como así también por la Fuerza Aérea Argentina, por lo que no entiende cuál puede ser su responsabilidad directa en un error del piloto Weigel.

Mencionó el caos del accidente del Concord de Air France que según expertos hubiera podido ser salvable de haber tomado el piloto otra decisión, y el accidente de Singapur Air Lines donde el piloto se equivocó de pista y estrelló el avión contra maquinaria de construcción que se encontraba en la pista equivocada.

Dijo que la gran mayoría de los testigos que declararon en el juzgado, fueron gente que tenía problemas con la empresa, ya sea por despidos, o por no haberlos tomado como pilotos.

Agregó que Weigel se desempeñó durante diez años como piloto, con más de setecientos despegues de Aeroparque, sin que se suscitara problema alguno, lo que certificaría fehacientemente su idoneidad como tal. Que no tiene dudas que el motivo del accidente fue un error humano imprevisible, que pasa en las mejores empresas del mundo.

B- RONALDO PATRICIO BOYD

Del mismo modo que el anterior, Boyd optó por no declarar en el debate, manifestando que no entendía nítidamente cuáles eran los elementos de prueba obrantes en la causa por los cuales se le formulaba acusación.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

En esta instancia, fueron leídas las declaraciones que vertiera a fs. 11953/0, 12587/2, 13068/3, 17818/18054, y 19434/443.

Desde la primera de ellas, refirió que consideraba que no había cometido en el desempeño de su función delito de naturaleza alguna y que nada debe reprochársele en cuanto a su tarea de Director General, ya que recalcó haber cumplido acabadamente con su deber.

En su relato hizo referencia al reconocimiento de la empresa LAPA S.A., de la actividad que la mencionada empresa desarrollaba, la proyección de la que gozaba, y las distinciones que había recibido.

Asimismo remarcó que la empresa donde se desempeñaba era fiscalizada no sólo por la actividad de aplicación argentina sino también por las autoridades de Estados Unidos, ya que realizaba vuelos a dicho país; concretamente por la Federal Aviation Agency (FAA), que fiscalizaba la seguridad, la regularidad, la eficiencia y el cumplimiento de la prestación por parte de LAPA.

Posteriormente, en su relato hizo mención a la competencia de la empresa en el mercado; así como también relató los aportes efectuados por el Sr. Deutsch, refiriendo que en la etapa de desarrollo y evolución en que se encontraba la empresa, los mismos aún no le habían redituado ganancia.

Hizo referencia al plan de crisis de la empresa que fue puesto en funcionamiento el día del accidente, y a la convocatoria al Aeroparque Jorge Newbery de todos los funcionarios involucrados para la administración del mismo, destacó como ejemplo que mientras personal de LAPA trabajaba junto al SAME asistiendo en todo momento a los familiares, se crearon de inmediato dos centros de asistencia en Buenos Aires y en Córdoba.

Asimismo refirió que LAPA era una empresa que en sus veinticuatro años, hasta el 31 de agosto de 1999, ostentaba una trayectoria sin accidentes, en tanto que Aerolíneas- Austral en cuarenta y siete años sufrió setenta y un accidentes e incidentes, muchos de ellos de naturaleza luctuosa.

USO OFICIAL

Posteriormente, relató al Sr. Juez sus antecedentes personales tanto nacionales como extranjeros, concluyendo con su ingreso a la empresa LAPA como Director General. Declaró que a tal fin fue convocado por el Sr. Deutsch -de quien lo atrajo su pasión por la aviación, cosa que comparten, y su visión de cambio de una industria anquilosada- para que juntos acometieran el desafío de lograr en la República Argentina algo similar a lo que ocurrió con una empresa en E.E.U.U. -South West-, proveyendo un excelente servicio, puntualidad, destinos y frecuencias a tarifas más convenientes que las grandes líneas aéreas nacionales.

Refirió que como primer paso seleccionaron en conjunto un elenco gerencial de primera línea, con la asistencia de Egon Zehnder en algunos de sus aspectos. Resaltó del mismo modo algunos logros de la gestión, haciendo mención a la instrucción recibida por el personal de la empresa, la renovación de la flota de aeronaves, y la autorización para volar nuevas rutas, entre otras cosas.

Resaltó que durante 1999 se dictaron más de cien mil horas de capacitación para pilotos y mecánicos de aviones B-737, 757 y 767.

Asimismo remarcó que entre 1997 y 1998 se desarrollaron e implementaron de acuerdo con las normas de la Fuerza Aérea, los cursos de CRM.

Manifestó -a su criterio, como ejemplo del profesionalismo en el accionar de LAPA- que luego del accidente, mientras personal de la empresa trabajaba junto al SAME asistiendo en todo momento a los familiares, se crearon de inmediato dos centros de asistencia en Buenos Aires y en Córdoba, que personal de LAPA estuvo destacado en todo momento con los grupos de familiares que se ubicaron en tres hoteles de la Capital Federal, se atendió a todos sus requerimientos -materiales o de otra naturaleza- se los asistió y acompañó en el doloroso proceso de reconocimiento de restos y traslados. Que la misma atención se le dedicó a los heridos internados en los distintos establecimientos.

Del mismo modo, en su relato manifestó que se ofreció un adelanto a cuenta de futuras indemnizaciones de \$12.000, destacando que fue realizado en colaboración y en un trabajo de equipo con la compañía de

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

seguros, refiriendo que se resolvieron un 30% de las indemnizaciones, y que se atendieron a todos los requerimientos de los afectados por el accidente, asimismo destacó el implemento de un sistema de asistencia psicológica que fue ofrecido a los familiares de las víctimas y sobrevivientes.

Por otra parte, y con el fin de resaltar la idoneidad profesional del personal de LAPA, mencionó que el día siguiente del accidente, en Ezeiza se efectuaron más vuelos y se transportaron más vuelos que la competencia a pesar de no ser Ezeiza la base habitual de las operaciones. Remarcó que según un referéndum del mercado aerocomercial, LAPA en mayo lideró nuevamente el mercado de cabotaje en la República Argentina con el 33% del mercado, correspondiéndole a Aerolíneas Argentinas el segundo puesto con el 30% del mercado.

Boyd refirió ser miembro del directorio de LAPA, con el cargo de Director General desde abril de 1996, manifestando que por su función percibía una remuneración y no era accionista. Destacó que su función primordial era la de lograr cotidianamente liderar a la empresa en su desarrollo y en su consolidación en el mercado argentino, regional e internacional, velando por los axiomas básicos de la empresa, refiriendo que en orden de importancia ellos eran: seguridad, cumplimiento de la programación, servicios al pasajero, y economía. Destacó como una de sus principales tareas dentro de la empresa, la armonización del trabajo entre las distintas áreas, recalcando que para este fin, al poco tiempo de ingresar a la empresa estableció una metodología garantizando el seguimiento, la coordinación y la comunicación en la empresa, remarcando que su función se encuentra establecida en el Manual de Operaciones.

El nombrado manifestó que debajo de esa sombrilla lideraba, junto con el Presidente de la empresa, una organización multinivel que consistía de varios niveles. A partir del Presidente la Dirección General, luego las correspondientes gerencias de área refiriendo que ellas eran: la Gerencia de Operaciones, la Gerencia de Mantenimiento, la Gerencia de Servicios al

USO OFICIAL

Pasajero, la Gerencia de Recursos Humanos, la Gerencia Comercial y la Gerencia de Administración y Finanzas. Asimismo, aclaró que a su vez le reportaban las Gerencias de Sistemas, Legales y PREVAC. Del mismo modo, refirió que por debajo de las gerencias de área se encontraban las gerencias de división, y luego distintos niveles de jefaturas de acuerdo a las distintas gerencias involucradas.

Manifestó que en cada uno de esos niveles se delegaban las tareas a cumplir por la organización, que cuando asumió la dirección general contaba con 500 personas aproximadamente, y actualmente está cerca de los 1400.

Continuando con su relato, aclaró que todas las mañanas de lunes a viernes, se efectuaba a las 8:15 de la mañana en las oficinas del hangar de LAPA en el Aeropuerto Jorge Newbery una reunión en las que estaban representadas la gerencia de mantenimiento con el gerente de mantenimiento, el gerente de área de mantenimiento, la gerencia de control de calidad de mantenimiento, la gerencia de ingeniería y planeamiento de mantenimiento, la gerencia de materiales de mantenimiento, la gerencia de talleres de mantenimiento, y la gerencia de mantenimiento de línea. Que también concurría la gerencia de servicios al pasajero y la gerencia de operaciones, remarcando que de esa manera estaban representadas las tres áreas operativas de la empresa.

Relató que en esa reunión se realizaba un análisis detallado y exhaustivo de la operación del día anterior analizando todas las novedades que pudieran haber surgido emanadas de cualquiera de las áreas, las acciones correctivas que se pudieron haber implementado, las acciones correctivas por implementar y se analizaba someramente la situación del día en curso. Refirió el Sr. Boyd que esa metodología de trabajo aseguraba un seguimiento permanente, regular y actualizado para que todas las áreas actúen en conjunto.

Del mismo modo destacó que adicionalmente se realizaba semanalmente una reunión donde asistían los gerentes de área y a la que asistía regularmente el presidente y la dirección general para evaluar la marcha de la empresa y en la cual todas las gerencias de área presentaban un informe

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

de sus actividades inmediatas de corto, mediano y largo plazo, aclarando que no hay registro de dichas reuniones.

En relación a los mecanismos de control impuestos, refirió que la misma reunión, por su proximidad y su reiteración semanal hacía las veces de control del cumplimiento y progreso de las misiones, objetivos o tareas impuestas en la misma.

En cuanto a las reuniones diarias, en ellas se relevaban los informes del CCM (Centro de Control de Mantenimiento), sobre toda novedad en la operación, asentando el número de vuelo, el tema en cuestión, la acción tomada y su resolución o posterior acción derivada de ella; se analizaban también los informes presentados por la gerencia de control de calidad, de la gerencia de servicios al pasajero, de la gerencia de operaciones. Que todo ello está asentado en informes que se producían diariamente y que los concurrentes a la reunión aportaban.

Durante una de sus declaraciones, aportó los informes diarios presentados entre el 15 de agosto de 1999 y el 31 de agosto de 1999 por cada uno de los sectores de la empresa. Asimismo, aportó el informe de confiabilidad que se producía mensualmente y que corresponde a agosto de 1999, que contiene todos los datos técnicos y estadísticos de las flotas operadas por LAPA (demoras y cancelaciones debidas a razones técnicas), actividad de vuelo y estadística de utilización de cada aeronave de la flota, informes de los pilotos, que contienen los análisis estadísticos de las fallas registradas por los pilotos en los aviones de cada flota agrupadas por sistema del avión, remoción y cortes de motores.

Destacó además la permanencia física en todos los sectores de la empresa, recorriendo los mismos en distintas ocasiones, ya sea en días hábiles o inhábiles y sin determinación de horario, e inclusive los viajes que con frecuencia realiza en los aviones de la empresa, haciéndolo mayormente acompañando a la tripulación técnica en la cabina. Que conoce personalmente

USO OFICIAL

a la gran mayoría de los empleados, aunque con algunos haya tenido solamente un somero contacto.

Relató en su declaración la posición de LAPA en el mercado y el crecimiento que ha tenido en los años, destacando la proyección de la empresa tanto en el mercado doméstico, como en el mercado internacional, refiriendo que la empresa poseía una de las flotas más modernas de Latinoamérica.

Dijo que LAPA era una empresa que por su dimensión y estructura ágil posibilitaba que en su nivel y en el nivel del presidente y de los gerentes de área, tuvieran el conocimiento detallado e íntimo de las operaciones que se realizaban.

Asimismo, en su relato detalló quiénes eran los accionistas (Deutsch detentaba el 95%) y los síndicos al 31 de agosto de 1999, aclarando en cuanto a la empresa Walmart S.A.(que detentaba indirectamente el 4% de las acciones de Logan Inc.), que la misma es una empresa argentina, refiriendo que ello le constaba por las actas de constitución de la misma. Asimismo manifestó desconocer la nacionalidad de la firma Logan Inc. (que tenía el 5% del paquete accionario, del cual detentaba personalmente el 1%) y de las personas que la integran. Destacó simplemente que la firma Walmart adquirió las acciones de LAPA que resultaban ser propiedad de la firma Logan, no recordando el declarante la fecha en que había sucedido, aclarando que fue con posterioridad al accidente.

Del mismo modo, y una vez exhibidas las constancias del expediente identificado como Inspección General de Justicia, Líneas Aéreas Privadas Argentinas SA, específicamente el formulario n° 2, identificado con la letra B, el declarante refirió que los datos allí asentados en cuanto a la mención de los integrantes del directorio y del órgano de fiscalización eran correctos, en tanto que para el resto del contenido del formulario resultaría necesario chequear la documentación mencionada en el mismo.

En cuanto al resto del personal de la empresa involucrado en las presentes actuaciones, aclaró que conoció a Alfredo de Víctor cuando ingresó a la empresa. Manifestó que el nombrado se desempeñaba como Gerente de Operaciones, y que luego -al tomar Deutsch la decisión de crear un nuevo

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

equipo con un elenco gerencial para llegar a un standard internacional- fue reemplazado por Valerio Diehl. Refirió que tuvo contacto con De Víctor durante los primeros meses, y le pareció un profesional idóneo que desempeñaba sus tareas con diligencia, pero advirtió que sin la proyección internacional requerida.

Asimismo refirió que Valerio Diehl fue la culminación de una búsqueda internacional y nacional que llevó a cabo el compareciente junto con el Sr. Deutsch en la búsqueda del gerente de operaciones necesario para encarar la nueva etapa de LAPA, manifestó que el Sr. Diehl tenía experiencia en Aerolíneas Argentinas donde desempeñó una tarea similar o mayor, que respondió de acuerdo a sus expectativas y a las del Sr. Deutsch. Refirió que luego se retiró de la empresa con el fin de obtener una actividad que no fuera tan absorbente, exigente y demandante como la que realizaba, que era con dedicación “full life”.

Del mismo modo, y en relación a Gabriel Borsani, refirió que la designación del nombrado le fue propuesta por Valerio Diehl y fue aceptada en virtud de su recomendación.

En relación al actual Gerente de Operaciones, Cmte. Fabián Chionetti, manifestó que el reemplazo de Valerio Diehl por Fabián Chionetti era una evolución lógica de la posición anterior que tenía Fabián Chionetti como jefe de línea de 757. En cuanto a la decisión de nombrarlo refirió que su designación como gerente de operaciones partió del Sr. Deutsch y fue compartida por el compareciente, ya que ambos coincidieron que era el sucesor natural con la experiencia adecuada y contando adicionalmente con un compromiso y adhesión de sus colegas muy importante.

En cuanto a Nora Arzeno refirió que se incorporó a LAPA en mayo de 1996, como Gerente de Recursos Humanos, un mes después que él había ingresado, que ese fue el primer ingreso del nuevo elenco para la nueva etapa de LAPA. La Sra. Arzeno realizó una transición de TIA a LAPA. El compareciente manifestó que la entrevistó y consultó con sus superiores en

USO OFICIAL

TIA, donde tuvo excelentes referencias que confirmaban la selección que en principio el Sr. Deutsch había puesto a su consideración.

Del mismo modo aclaró que no tuvo un conocimiento detallado de Gustavo Weigel, ni de Luis Etcheverry. Referente a los antecedentes de los nombrados, los cuales conoció luego del accidente, refirió que ambos eran standard, si bien no pudo determinar cuáles son los requisitos específicos que debe cumplir un piloto para ser standard, ya que no es técnico en la materia. Aclaró que “en cada uno de los aspectos en que un piloto es calificado en un examen hay una gran cantidad de ellos (requisitos) y que se realiza al final una apreciación global de la aptitud del piloto que lo califica integralmente, que era la calificación standard que tenía Weigel”.

Luego mencionó la función que debe cumplir el Gerente de Operaciones, y una vez preguntado por el Tribunal respecto a si los Gerentes de Operaciones pueden a su vez desempeñar el cargo de comandante, respondió que ese es un gran dilema filosófico nunca resuelto en la industria aerocomercial, para lo cual hay dos respuestas y ambas correctas: el gerente de operaciones que no vuela y el gerente de operaciones que vuela. Dijo que ambas alternativas poseen determinadas ventajas que la otra no tiene; la continuidad en el vuelo en la programación y en las alternativas cotidianas de la operación aérea son deseables para mantenerse actualizado, y por otro lado la plena dedicación sin volar son también deseables. Manifestó que Valerio Diehl fue gerente full time, que no volaba como comandante pero que sí volaba en calidad de verificador integral de la operación, y en el caso de Fabián Chionetti su dedicación al vuelo era restringida, manteniendo de esa manera su actualización como piloto, dedicando el resto de su tiempo al gerenciamiento.

En relación a la función de los directores refirió que los mismos no cumplían de ninguna manera acciones ejecutivas, que eran consultados mayormente por el Sr. Deutsch de acuerdo a sus experiencias y que lo enriquecían en el panorama de la toma de decisiones para la empresa. En cuanto al vicepresidente, Patricio Binder, refirió que es un hombre de suma confianza del Sr. Deutsch y como vicepresidente asumía tareas administrativas

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

en ausencia del Sr. Deutsch de la Argentina. Refirió asimismo que no existía disposición interna que regule la actividad de los directores.

En cuanto a la posibilidad y obligación que tenía como miembro del directorio para verificar la adecuada habilitación, por parte de la firma, a comandante de aeronave de un piloto de la empresa, manifestó que hay varios niveles a través de los cuales se determina la habilitación de un piloto o de un copiloto para su función. Refirió que hay un proceso de ingreso para un copiloto nuevo, donde hay un requerimiento establecido de un mínimo de dos mil horas de vuelo (esto es en LAPA, ya que la licencia TLA es obtenible a partir de las mil quinientas horas), la licencia TLA que es Transporte de Línea Aérea, dominio del idioma inglés y de operador restringido de radio. Luego el potencial ingresante tenía una entrevista con la gerencia de operaciones y luego con recursos humanos. La primer entrevista era de un filtrado inicial de aptitud profesional y si superaba esa instancia, la entrevista con recursos humanos culminaba con un examen psicotécnico para evaluar las características del individuo y su compatibilidad con la cultura de la empresa; posteriormente realizaba todos los cursos. Los que superan los setenta puntos en los cursos de ground school, califican para un examen en el simulador, en el cual se realizan nueve turnos de cuatro horas que culminan con el último turno donde participa el inspector de Fuerza Aérea que otorga la habilitación al piloto. Si son aptos, ingresan a la empresa y comienzan un proceso de instrucción de noventa horas, donde vuelan en instrucción con un instructor o un comandante experimentado.

Una vez superadas y aprobadas las instancias, le eran comunicados los nombres de los candidatos a ingresar, y él en conjunto con operaciones y recursos humanos analizaba las propuestas en sus méritos.

El Sr. Boyd refirió que descansa en los profesionales que están designados en los distintos niveles, y que la verificación de la aptitud profesional reside en la aptitud de los profesionales que evalúan las distintas etapas y que verifican la aptitud profesional del candidato.

USO OFICIAL

En relación a los controles de las normas de seguridad operativas dentro de la empresa manifestó que los organismos que verifican el cumplimiento de las normas son las gerencias respectivas a través de sus distintos niveles y en el caso de la gerencia de operaciones son los comandantes y los copilotos mismos. El siguiente nivel son los inspectores, el siguiente son los instructores, las jefaturas de línea y la gerencia de operaciones y por supuesto la autoridad de aplicación.

En relación a los legajos de los pilotos manifestó que existen disposiciones de la Fuerza Aérea de cómo deben ser llevados los mismos, y en el caso de LAPA cada piloto o copiloto tiene cinco legajos. Uno de ellos está en la gerencia de operaciones y contiene la habilitación de piloto, su actividad de vuelo, sus entrenamientos; otro legajo se encuentra en recursos humanos que contiene todo lo que hace a los aspectos administrativos de cada piloto o copiloto, remuneraciones, adelantos, todo lo que hace a la administración de un empleado, incluyendo el control y seguimiento del cumplimiento de vacaciones. Otro legajo se encuentra en el centro de capacitación que LAPA posee en Av. Córdoba y en él se encuentran todas las constancias de participación en los cursos de CRM. Los tres legajos mencionados se encuentran en la empresa y es responsabilidad de cada una de las gerencias su administración. Otro legajo se encuentra en el INMAE, que contiene todo lo referente a la habilitación psicofísica y a la renovación semestral de las licencias, y otro legajo lo tiene la Fuerza Aérea en donde está incluida la trayectoria del piloto, donde él tiene la obligación de foliar cada dos años sus horas de vuelo y donde quedan registradas las infracciones que el piloto pueda haber cometido en su desempeño profesional a lo largo de su trayectoria. Citó a modo de ejemplo que la empresa puede sancionar a un piloto si por su desempeño puede poner en juego o debilitar la seguridad operacional, y así tomar varias actitudes, desde desvincularlo de la empresa, sancionarlo con una suspensión o bajarlo de categoría de piloto a copiloto. Destacó asimismo que toda la actividad de un piloto está volcada en su legajo que es inspeccionado regularmente por la Fuerza Aérea.

En relación al vuelo rasante realizado por el Comandante Weigel en las playas de Villa Gesell refirió que tomó conocimiento de esa

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

circunstancia a partir de la verificación de los antecedentes de Weigel que realizó a partir del accidente. Aclarando que este tema lo discutió con Fabián Chionetti, con la jefatura de línea representada por Gabriel Borsani, con José García que fue un protagonista del hecho en la playa y quien elaboró el informe, y que quien lo sancionó fue el comandante De Víctor.

En cuanto al tema de la concesión de las vacaciones a los pilotos, refirió que era política de LAPA el cumplimiento absoluto de las normas que rigen esa actividad, en particular el cumplimiento de los descansos obligatorios entre vuelos y entre días de servicios y vuelos. Aclaró que cuando ingresó a la empresa y en el análisis de toda la situación advirtió que había una cierta acumulación de pequeños saldos de vacaciones no gozadas, en particular por los comandantes más antiguos, que se habían acumulado. Por ese motivo determinaron regularizar la situación, siguiendo para ello una política consistente en ir reduciendo significativamente esta acumulación de remanentes de vacaciones no gozadas. Señaló que las circunstancias de crecimiento explosivo de mercado desde el año 1993, puso una demanda importante sobre una oferta de pilotos que no era abundante. Citó como ejemplo que en año 1997 Aerolíneas Argentinas captó treinta pilotos de LAPA que reclutó para sí, privándolos de ellos de un día para el otro sin notificación alguna; y que lo mismo ocurrió en 1998.

Respecto al canje de vacaciones adeudadas por el proporcional de sueldo, refirió que eso es algo totalmente irregular y en LAPA jamás se efectuó.

En relación al tema de las vacaciones, destacó que el piloto Gustavo Weigel había gozado de sus vacaciones completas, y que había tomado 45 días completos en el año 98, llevaba gozados 15 días de vacaciones en el año 99, había gozado de tres días de descanso previo al fatal vuelo a Córdoba y que de hecho era su primer vuelo del día, con destino a Córdoba donde estaba programado que pernoctara, refiriendo que ello le constaba porque pudo verlo del legajo del comandante fallecido.

USO OFICIAL

Al ser preguntado acerca de si, a pesar de ello, el día del hecho el comandante Weigel se hubiese sentido con un cansancio especial y lo hubiese puesto de manifiesto, cuál hubiese sido la actitud que hubiera tomado la empresa, respondió que en todos los casos manifestados por los pilotos, ante una imposibilidad física o una incapacitación para realizar el vuelo (como puede ser una gripe o una depresión), se lo hubiera desprogramado inmediatamente.

Asimismo destacó que Weigel había realizado su habitual semestral examen psicofísico en el INMAE, que le había concedido su licencia habitual, había demostrado su profesionalismo, habiendo volado como mínimo mil setecientas horas como tripulante de 737-200 sin ningún incidente y muy por el contrario, realizando en una ocasión una impecable aplicación de un procedimiento de emergencia en ocasión de un aterrizaje en Aeroparque con una indicación de fuego en un motor que resolvió con idoneidad y profesionalismo.

Que habiendo hablado con toda la gerencia de operaciones sobre su comportamiento profesional, sobresalió el hecho de que su conducta siempre fue impecable, ya que nunca generó ningún incidente ni ninguna circunstancia que pudiera ser censurable, y que en una oportunidad realizó un aborto de despegue aplicando correctamente los procedimientos.

Manifestó a su vez que Gustavo Weigel tenía 6500 hs. de vuelo, las que transcurrieron sin novedades en todo su desarrollo, que no tuvo un solo accidente en diez años, que nadie nunca señaló que Weigel hubiera demostrado como Copiloto o Piloto inexperiencia, imprudencia o negligencia en el desarrollo de la operación. Y luego de describir los antecedentes del piloto fallecido aclaró que no podría imputarsele responsabilidad manifestando que Weigel no estaba preparado.

Dijo que Weigel llevaba seis años de pilotaje en LAPA cuando él ingresó a la empresa, y tres años y medio durante su gestión hasta el momento del accidente, y nunca recibió la más mínima queja con respecto a Weigel o Etcheverry.

Haciendo referencia al Departamento Médico manifestó que el mismo era encabezado por el Dr. Gulo, y era asistido por el Dr. Ramos. La

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

empresa tenía 1400 empleados y el Dr. Gulo asistía a aquéllos en el momento que lo requería derivándolos luego de su primera instancia médica a especialistas que pudieran requerir o determinar tratamientos, asistencias o seguimientos que las circunstancias requirieran. No era exclusiva la atención de los Dres. Gulo y Ramos. Ambos tenían una especialidad aeronáutica. Aclaró además que los nombrados no tenían empleados a su cargo, y que el Dr. Gulo realizaba los cursos de instrucción de emergencias. Refiriéndose al Dr. Ramos aclaró que éste ingresó a la empresa hacia fines del año 99, no pudiendo precisar con exactitud la fecha.

Manifestó que la empresa, en respuesta a una disposición de la Fuerza Aérea en el mes de abril de 1997, encaró con entusiasmo y dedicación el proyecto de desarrollo de CRM, diseñando el contenido de la mano del Vice Comodoro Leitmann Patt. Este sistema tiene como objetivo maximizar el trabajo en equipo en diferentes etapas que se ha ido dando como evolución en el mundo.

Que la primera denominación de CRM se refería a Cockpit Resource Management, y su aplicación está exclusivamente restringida como su nombre lo indica nada más que a la articulación de la coordinación y el análisis, el desarrollo y la capacitación de los protagonistas que allí se desempeñan, como ser el piloto y el copiloto. Que esa terminología evolucionó a Crew Resource Management, involucrando a la tripulación de cabina, específicamente Comisarios y Auxiliares, a despachantes operativos y eventualmente mecánicos.

Que estuvieron abocados a su contenido, cuatro integrantes del elenco de LAPA (el Comandante Chionetti, el Comandante Raúl Novo, la Licenciada Elizabeth Rastelli y Graciela Vandam), que culminaron el proceso como instructores. Que se requería un instructor por cada ciento cincuenta pilotos, por lo que en ese entonces con un solo instructor hubiera estado más que cubierto, sin embargo LAPA destinó a cuatro personas, dos de la Gerencia

USO OFICIAL

de Operaciones y dos de Recursos Humanos. Todo el proceso fue guiado y supervisado por Leitmann Patt.

Que en 1997 se realizó una presentación del curso y sus contenidos al presidente y al director general de la empresa como culminación de la primera etapa del CRM. Que en 1998 se dictaron trece cursos para pilotos, cuyo requerimiento reglamentario era de doce horas, pero LAPA lo amplió a dieciséis horas. Que en 1999 se realizó la primera etapa, los iniciales para auxiliares de vuelo y despachantes operativos, y en el 2000 se estaba realizando -al momento de su declaración- la tercera ronda para pilotos y la segunda para auxiliares y despachantes operativos.

Refirió que, en la fecha de su declaración ante el Juez instructor, LAPA contaba con veinte instructores de CRM, diez en Operaciones, cinco en Comisarios y Auxiliares y cinco en Mantenimiento para implementar lo que se llama MRM (Maintenance Resource Management). Que asimismo en febrero de 1999 se realizó el programa de formación de facilitadores para el CRM/LOS, que es un complemento adicional al CRM, que consiste en el agregado en los recurrent de los pilotos a un LOS (Line Oriented Simulation), donde se lleva a cabo una simulación de una ruta de las habituales que opera LAPA con las rutinas, emergencias o requerimientos que determine el instructor a realizarse en esa ruta. Que la característica interesante es que en su desarrollo se efectúa una grabación de video debriefing con el cual luego el interesado puede efectuar una autoevaluación.

Que el CRM es un proyecto evolutivo que busca minimizar las posibilidades de riesgo en las operaciones aeronáuticas, maximizar la armónica relación entre todos los integrantes de una tripulación y de una empresa en general para desarrollar al máximo la cultura de la seguridad.

Señaló que le resultó incomprensible el cambio de actitud del Sr. Leitmann Patt en relación a la empresa LAPA luego de que acaeciera el accidente aquí investigado, en cuanto a las críticas que le profiriera a esa empresa y a su CRM.

Refirió que la actividad de CRM estaba compartida entre Recursos Humanos y Operaciones.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Asimismo destacó el procedimiento de difusión de los conceptos incorporados en los cursos y sus novedades sobre todo lo relativo a seguridad, se difundían a través de boletines que se vehiculizaban por intermedio del Oficial de PREVAC, que era el Comandante Raúl Novo.

Relató que LAPA era socia del Flight Safety Foundation, que alimentaba a la empresa con bibliografía de todo el mundo con respecto a seguridad, y en particular se hizo un trabajo muy cuidadoso sobre la mayor causa de accidentes en aviación que es el Flight into Terrain (CFAT).

Manifestó que la naturaleza de las reuniones diarias que se realizaban entre las áreas operativas en Aeroparque, hacían que cualquier operación impropia por parte de la tripulación de cabina, piloto o copiloto (citó como ejemplo casos de alcoholismo), fuera inmediatamente detectada y se implementaran acciones correctivas inmediatamente.

En relación a los ascensos de los copilotos a comandantes de aeronave, refirió que la evaluación de los mismos se realizaba detalladamente entre la Gerencia de Operaciones que evaluaba los aspectos técnicos y la Gerencia de Recursos Humanos que evaluaba los aspectos de su competencia. El proceso que culminaba con su habilitación era registrado en el legajo técnico de la Gerencia de Operaciones y en lo administrativo por Recursos Humanos. La habilitación definitiva de un candidato se efectuaba con la aprobación por parte del Inspector de la Fuerza Aérea en el último vuelo de la instrucción del que él participaba. Que a partir de allí el piloto quedaba habilitado como “Pilot Not Flying” por un total de noventa horas, cumplido el cual pasaba a la categoría de “Pilot Flyng”.

En relación a los instructores manifestó que eran seleccionados en base a su capacidad profesional y en base a su capacidad didáctica de transmitir todo lo que hace a los aspectos del arte del vuelo, y que los mismos debían poseer una licencia habilitante emitida por la Fuerza Aérea a tal fin. Del mismo modo aclaró que los instructores realizaban reuniones con la Gerencia de Operaciones para la discusión e intercambio del progreso y el

USO OFICIAL

análisis de su función. Que el hecho de que distintos instructores tuvieran contacto con distintos pilotos contribuía a un control cruzado de los mismos.

Asimismo, y una vez exhibida la declaración prestada a fs. 8463/67, manifestó que desconocía la circunstancia de que el mismo instructor se corrigiera su propio examen, y refirió que a su entender la instrucción la debe impartir un instructor que a su vez debe verificar que el instruido cumpla con los requerimientos del examen. Manifestó que este acontecimiento seguramente viola normas de la empresa.

Refirió que además de los cursos que LAPA realizaba en las instalaciones propias y con instructores propios, alquilaban instalaciones en otras instituciones como los simuladores de United en Denver, los de Delta Airlines en Atlanta, y los de Flight Safety Boeing en Seattle.

Que antes de habilitar el Centro de Capacitación recurrían a los salones del Hotel Savoy para dictar algunos cursos, y negó haber contratado servicios de instrucción en la Escuela Técnica de Aviación Profesional (ETAP), desconociendo que la misma tuviera aulas.

En cuanto a la programación de vuelo de los pilotos refirió que Programación de Tripulaciones era quien efectuaba las programaciones mensuales, las que eran comunicadas a los pilotos en los cuatro días previos al comienzo del mes subsiguiente. También se encargaba de efectuar las modificaciones necesarias por cuestiones de salud u otras que no podían ser anticipadas.

Respecto al perfil profesional y psicológico que debe reunir un candidato a comandante de aeronave, manifestó que los requerimientos de ingreso que exigía la empresa son publicados y conocidos, en tanto que el perfil profesional deseable es uno de sobriedad, dedicación al estudio y compromiso total con la seguridad, y en relación al perfil psicológico refirió que LAPA buscaba en todo momento gente estable y que pueda cumplir acabadamente con el axioma fundamental sobre el que se basaba la actividad de la empresa, que es seguridad, cumplimiento de la programación, servicio al pasajero y economía.

Respecto a la posible causa del accidente, manifestó que se remitía al informe elaborado por la Junta de Investigación de Accidentes de la

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Aviación Civil, que establece que la no observancia de los procedimientos produjo el fatal accidente, aclarando que la indisciplina de cabina, "la cabina no estéril", o sea la no observancia de procedimientos, motivó el fatal error de no colocar los flaps en su posición adecuada. Asimismo la no observancia del procedimiento fundamental que es que se aborta el despegue por cualquier razón antes de los ochenta nudos. Señaló entonces que Weigel cometió dos graves errores: no configurar el avión para el despegue adecuadamente, por un lado, y no abortar el despegue cuando escuchó la alarma, por otro.

Recalcó que en la única oportunidad en que no se cumplió con los procedimientos de rigor se culminó con un accidente, que es el investigado en autos. Del mismo modo aclaró que "la insistencia, reiteración y permanente despliegue de la necesidad de procedimientos standard y cabina estéril ha sido siempre y será una demanda fundamental para la seguridad no sólo de LAPA sino de cualquier línea aérea" y que no tiene conocimiento de otras ocasiones en que esto no haya sido observado. Dijo que de tomar conocimiento, lógicamente se tomaría la acción del caso. Que no conoce ninguna causa preexistente que pudiera haber influenciado en la producción del siniestro.

Explicó que la "cabina estéril" consiste de un aislamiento suficiente para los pilotos para que puedan lograr la concentración adecuada y poder cumplir las tareas adecuadas que hacen a la preparación del vuelo sin interrupciones ni distracciones, situación que debe mantenerse hasta los diez mil pies de altura.

Agregó que tenía conocimiento de la grabación del CVR del avión siniestrado, y reconoció que en dicha ocasión no se cumplió con el procedimiento standard de cabina estéril.

Manifestó que "estos procedimientos en una línea aérea deben ser observados por las tripulaciones para garantizar la seguridad de la operación", ya que "es imposible para una empresa aérea mantener una vigilancia constante, en una situación de una empresa como por ejemplo LAPA que realiza aproximadamente cien operaciones diarias", y que la

capacitación y fundamentalmente el trabajo en CRM donde se habilita y se estimula la comunicación positiva, el trabajo de equipo y todo lo que hace al estado de alerta para prevenir situaciones que puedan conducir a un incidente y/o accidente son las herramientas con las que cuenta una empresa para prevenir violaciones a sus normas de seguridad establecidas.

Refirió el compareciente que luego del accidente se volvió a enfatizar la importancia del mandato omnipresente de observancia de procedimientos standard y cabina estéril inmediatamente después de conocida la grabación del CVR.

Aclaró que no existe una empresa que se llame LAPA Pennridge, que Pennridge es una empresa que ha provisto a LAPA desde hace muchos años de un servicio muy importante, que es la logística involucrada en la procuración de repuestos para las aeronaves en el mercado americano que es el mayor mercado del mundo. Manifestó que no trató con los responsables de esa firma, que la misma funciona como un agente de compra, y que no conoció a sus responsables. Asimismo aclaró que el vínculo de LAPA con Pennridge como agente de compras antecede en mucho a su ingreso en la empresa.

También informó al Sr. Juez el nombre de las empresas que eran las propietarias de las aeronaves que LAPA tenía con contrato de Leasing.

En su relato también mencionó que la Gerencia de Materiales, que dependía de la Gerencia de Mantenimiento, resultaba ser la encargada de los repuestos, que la selección de los proveedores era de acuerdo al origen que tiene cada elemento, y que en ocasiones no se tiene alternativa pues hay un solo fabricante y en otras ocasiones puede haber más de uno que produzca el mismo elemento y se efectúa un pedido de precio. Refirió que no hay muchas opciones en el mercado aeronáutico, ya que no hay gran cantidad de fabricantes de un mismo elemento. Aclaró también, que los elementos aeronáuticos pueden estar disponibles en otros “vendors” que son empresas que se encargan de vender repuestos, que pueden llegar a competir con el mismo fabricante, ya sea en precio o disponibilidad. Del mismo modo destacó que la condición en que se adquiere un elemento aeronáutico varía de acuerdo con la urgencia con que se solicita el repuesto, ya que si el avión está

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

inoperable hasta que se obtenga ese elemento, los precios pueden encarecerse significativamente.

El compareciente manifestó que la operación de LAPA es una operación de un corto “stage length” que quiere decir una operación de corto alcance que tiene en promedio una hora punto uno a una hora punto dos de operación, que las tripulaciones tanto técnica como de cabina están adecuadas a ese tipo de operación, y que el personal de mantenimiento afectado a las tareas de mantenimiento no surge de ningún indicador sino que surge de la cantidad de tareas que la empresa realiza y para las cuales está correspondientemente habilitada.

Asimismo, informó respecto al método de contratación del personal de mantenimiento y de rampa en el interior del país, como también sobre los servicios que prestaba el departamento médico de LAPA y empresas de emergencias que tenían contratadas.

Agregó que el Dr. Modesto Alonso fue contratado -no en forma permanente- para asistir psicológicamente a auxiliares de vuelo posteriormente al accidente, y que desconocía que el Dr. Leitmann Patt estuviera asistiéndolo en ese cometido.

Manifestó que suponía que la postura de crítica despiadada que efectúa Leimann Patt puede deberse a que LAPA no se haya plegado a él en su conflicto y enfrentamiento con la Fuerza Aérea.

Respecto de Armando Ferretti, dijo que su ingreso en LAPA fue rechazado en dos oportunidades, y que Armando Charquero fue echado. Se refirió también al conflicto que tuvo LAPA con la Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas (APLA), atento el interés de este sindicato en perjudicar a LAPA por ser competidor de Aerolíneas Argentinas. Agregó que los Sres. Prelooker y Velasco son personas muy allegadas también a esta última empresa, lo cual explicaría -a su criterio- la parcialidad y arbitrariedad con que se han expedido en sus informes.

USO OFICIAL

En relación a las declaraciones testimoniales prestadas por el Capitán Larrosa, integrante de la Junta de Investigación de Accidentes, refirió que para aeronaves de pequeño porte deben asentarse las habilitaciones anuales en los historiales -como refiere Larrosa-, pero ello no es aplicable a las aeronaves afectadas al sistema aerocomercial que tengan programa de mantenimiento aprobado por la DNA. Asimismo aclaró que el formulario 337 se encuentra en el archivo general de la aeronave, que fue secuestrado en su oportunidad del área de mantenimiento de LAPA por el Juzgado.

Con respecto a la declaración testimonial del Comodoro Pelliza, investigador de la JIAAC, manifestó que son erróneas sus expresiones acerca de que las novedades de los pilotos volcadas en el RTV (registro técnico de vuelo) no están asentadas en los historiales, ya que no es requerido por la reglamentación vigente que los RTV se asienten en los historiales, manteniéndose los mismos archivados por el término de un año como mínimo.

En relación a las declaraciones testimoniales prestadas por personal del INMAE (Omar Guarini, Carlos Rodríguez Peña, María Enriqueta del Socorro Chiadi, Mónica Santamarina y Luis Gugliota), refirió que todos coinciden en que es facultad de ese organismo otorgar la aptitud a pilotos y copilotos, que todos evaluaron en distintas ocasiones a Weigel y a Etcheverry, que otorgaron la calificación de Apto al piloto Weigel, que en todos los exámenes señalan la normalidad de los sujetos y la ausencia de síntomas que alertaran sobre futuras actitudes riesgosas, y que todos los exámenes practicados a los pilotos fallecidos se realizaron en un todo de acuerdo a los procedimientos aprobados por la Autoridad Aeronáutica.

En relación a las declaraciones de los distintos Gerentes de Operaciones de diversas líneas aéreas -Juan Ardalla, M. Moreno y Jorge Albanese- señaló que en todos los casos describieron la metodología de gerenciamiento, instrucción, selección y seguimiento prácticamente similares a la de LAPA, no surgiendo de las mismas ningún dato o elemento que pueda interpretarse o utilizarse como prueba en su contra.

En cuanto a la declaración testimonial prestada por la ex-auxiliar de LAPA Carla Calabrese refirió, entre otras cosas, que la documentación aportada por la nombrada en su declaración consiste en un

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

registro técnico de novedades de cabina y que el mismo no debe confundirse con un RTV. Asimismo destacó que dicha documentación no se encuentra firmada por el comandante de ese vuelo, por lo que no debe considerarse válida. Agregó que la animosidad de esta testigo se potencia por su vínculo matrimonial con Enrique Piñeyro.

Del mismo modo se refirió a diversos informes y declaraciones testimoniales que fueron evaluados como pruebas en su contra, los cuales, a su entender, no eran tales, concluyendo luego de su análisis que los consideraba como pruebas en su favor o de descargo.

En otra instancia del debate, luego de escuchar el testimonio de Roberto Helmreich, Boyd manifestó su indignación por los dichos de este psicólogo social, aduciendo que no tiene reconocimiento en Argentina, que investigó sólo 5 accidentes, que recibió en su país de origen – Estados Unidos- con 20 kilos de material de la causa que contaba con todos los elementos para hacer mérito del peritaje, y que nada en sus dichos indica que se dedicó a la lectura del mismo, por lo cual ignoró el mandato y encaró un informe según su comodidad, no haciendo lo que le pidió el juzgado en cuanto a hacer mérito de los peritajes.

Dijo que en su informe propone la microcodificación y que en definitiva adjudica a los protagonistas de la cabina una cantidad de palabras pero no aporta nada para llegar a una conclusión, ya que en lo único que está interesado es en vender propuestas. Que en su presentación intentó vender que la calificación de pilotos se efectúe de 1 a 10, y no en apto o no apto, como es en todo el mundo, incluido Argentina.

Manifestó que Helmreich reconoció que no es área de su competencia el tema de los pilotos, y se aferra al legajo de Weigel para llegar a sus conclusiones, que se concentran en comentarios del año 1994 y luego en comentarios del año 1998, y sobre la base de ellos plantea que ya sabe quién es Weigel y cómo es, que es sub-standard y que nunca debió haber estado allí. Que de todos los señalamientos que le hicieron los 26 instructores en 41

USO OFICIAL

oportunidades en su carrera, Helmreich no menciona ninguno de los buenos comentarios de Weigel, por lo que no es pareja la balanza. Citó ejemplos de los deportistas, quienes pueden modificar su rendimiento a lo largo de su carrera.

Refirió que conforme al NESTAR 95 13.3, los instructores certifican por escrito la idoneidad del piloto y eso va a su legajo técnico, y sus anotaciones sirven para los próximos instructores y para el debriefing, para decirle lo que hizo bien y lo que hizo mal, y su comentario final, por lo que eso es un documento privado, sus comentarios no son definitivos sino que son advertencias. Que los instructores de LAPA tenían un sistema colegiado, ellos establecían quiénes de los pilotos se promovían y quiénes se postergaban, si eran aptos o no, conforme lo explicó Baigorri. Señaló que la justicia avaló la manera correcta de desempeñarse de los instructores, y por eso fueron sobreseídos.

En cuanto a los dichos de Helmreich acerca de que en el de Weigel decía “red flags” y que debían haberle dado más adiestramiento, señaló que efectivamente Weigel los tuvo, y por eso en LAPA le dieron una importante cantidad de adiestramiento suplementario.

Dijo que también le llamó la atención la actitud de Helmreich cuando le mostraron el error de la traducción de la columna de Standard menos, diciendo que eso no importa nada y que lo que importa es el comentario que es lo diagnosticable; señalando que Helmreich no sabe nada de instrucción de pilotos pero nos explica cómo hay que evaluarlo; que es un recurso para zafar, ya que justificó que no entendía ni entiende nada y que no es su área de competencia. Dijo que no le importaba lo que ocurre en la cabeza ni el ser humano, sino los hechos, lo que hacía; pero en el caso de los informes, lo diagnosticaba, y escribió proyectos con gran contenido psicológico.

Señaló que también le parece sorprendente que desestime la posible devolución o curva de aprendizaje que tiene todo ser humano, tomando los comentarios sobre Weigel como una foto, y a éste y a LAPA como una película.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Sostuvo que Weigel tuvo una evolución positiva desde el año 1997, y a partir de ahí los instructores dijeron que estaba listo para ser comandante, cosa que ocurrió a fines de 1998.

Adujo que Helmreich dijo que no hay nada inherentemente malo con las comunicaciones no operativas, dándole carácter flexible a la cabina estéril, lo que es sorprendente para un psicólogo que no leyó ningún legajo psicofísico, no conocía el INMAE, ni tuvo curiosidad de mirar uno de los test, ciñéndose al legajo técnico y con ello dijo ser competente para evaluarlo, determinando su capacidad por inferencia.

Añadió que Helmreich no sabía cómo LAPA procesaba los errores, que no había leído las 5 actas de los peritos de oficio y de parte, en la cual dijeron que no conocían o no sabían que LAPA tenía un departamento de PREVAC y que ellos fueron restringidos a trabajar con el material de la causa. Comentó que hubiera sido bueno para Velasco ir a LAPA, volar con aviones, ver el más avanzado centro de capacitación que estaba en Avda. Córdoba, todo dedicado al entrenamiento, y que era un avance impresionante.

Dijo que Helmreich fue poco claro, que primero dijo que no había PREVAC y luego dijo que estaba inoperativo. Tomó la pericia efectuada por Velasco, quien no tenía contacto con LAPA, lo que es una falencia del peritaje. Dijo que si Velasco, en vez de actuar en forma oscura, se hubiera arrimado a LAPA para saber qué pasaba y cómo se hacían las cosas, le hubieran mostrado todo, abierto las puertas, entonces seguramente no hubiera hecho el peritaje que hizo y hubiera visto la evolución de LAPA cuando Deutsch le dio el impulso y efectuó un cambio en las tarifas e hizo un cambio de managment que es lo que lo contactó al declarante. Que la visión de Deutsch era un desafío, quería traer a Argentina lo que en USA era Southwest, que nunca dejó de crecer y ganar plata y se manejaba entre las aerolíneas más grandes, que ese era su modelo, por lo que necesitaba una nueva estructura humana y nueva estrategia de proyección de LAPA, que había visto la debilidad de Aerolíneas Argentinas y atrás de eso fueron. Que eso llevó a un

USO OFICIAL

cambio importante en la empresa, se modernizó y tuvo expansión. Que para su comienzo armaron una flota de B 737-200, que era una alternativa del mercado argentino. Que Deutsch hizo un convenio con General Electric para la incorporación de B 737-700, que tenían toda la tecnología, pantallas de vidrio digitales, aviones confiables y amigables con el medio ambiente, aviones del futuro, que era el avión que iba a reemplazar a los B 737-200 y creían que iban a llegar a tener más de veinte de esos aviones.

Dijo no entender cómo Helmreich no advirtió que Velasco no aplicó el LOSA -Line operation safety aviation- que está en Internet, que no tocó el timbre en LAPA para ver cómo volaban los aviones, señalando que si hubiera leído las actas quizás se hubiera dado cuenta de ello, o quizás lo pasó por alto.

En relación a Piñeyro, de quien Helmreich dijo que renunció en junio de 1996, señaló que ni lo conoce, ya que había desaparecido de la empresa cuando el declarante ingresó; que había dejado unas cartas y se dio de baja en el INMAE en abril de 1996, por lo que mal podía haberle confesado a Helmreich que en 1996 fue dado de baja. Que quizás Helmreich fue engañado o cayó en esa trampa cuando Piñeyro le dijo que había planteado una gloriosa renuncia, siendo la realidad que cuando recuperó la licencia, Piñeyro pidió ser programado y LAPA pidió un examen médico, comenzando un largo “ping pong”, y finalmente renunció mediante carta documento en 1999.

Agregó que Helmreich, a quien Piñeyro le merecía respeto por conocerlo de los simposios de seguridad, tampoco sabe ni estaba al tanto de que Fabián Pérez dijo que era uno de los pocos copilotos que admitía ser programado con Piñeyro y que relató que una vez quiso aterrizar por otro lado y que tenía esas cosas; y en otra oportunidad, cuando hizo aterrizar a un piloto no habilitado en un SAAB en un vuelo a Mar del Plata y se fue de pista, por lo que Piñeyro fue bajado a copiloto y condenado a volar con instructor. Que nada de curiosidad le causaron a Helmreich los informes de las peritos psicológicas de oficio, que son 5, en los que se hablaba de los test; el nombrado dijo que desconocía al INMAE, y a pesar de eso se declaró incompetente en lo técnico.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Refirió que lo más asombroso del testimonio de Helmreich le pareció que dijo que lo que hizo Weigel, su actitud, es un misterio; cuando estudió por 40 años el comportamiento humano, el error humano, el management del error, aduciendo que ninguna organización está libre del error, que hay que tratar de reducirlo, ya que en cada despegue y aterrizaje se comenten de 2 a 3 errores pero son capturados antes que produzcan algo nefasto. Agregó que Helmreich dijo que la tripulación estaba perfectamente habilitada, tenían el CRM cumplido, que la empresa tenía vocación de volar aviones no go y la gerencia de LAPA deberá ser culpada. Entonces, a criterio del declarante, si para Helmreich es un misterio y no sabe por qué Weigel hizo lo que hizo, cómo puede decir que LAPA debe ser culpada; reiterando que los instructores que tenían que certificar por escrito la idoneidad del alumno, fueron sobreseídos, actuaron bien, y hay ausencia de solución de continuidad de las causas del accidente. Dijo que el misterio que plantea Helmreich es un quiebre lógico; cómo puede decir alguien que no sabe qué pasó y que lo que pasó es la consecuencia de algo; que hay que poner la lupa en lo que dice y las acusaciones disparatadas que tienen. Incluso se refirió a que Helmreich había señalado que la investigación se había hecho en un contexto sistémico. Agregó que este personaje con autoritarismo, que no reconoció errores, que es un misterio, concluyendo que hay muchos intereses en esta causa.

Por otro lado, en cuanto a si PREVAC debió haber parado a Weigel, dijo que el piloto no está en las oficinas de LAPA, sino que llega desde su casa en un remis, en la oficina retira la documentación y va al avión con el copiloto, que hablan con la tripulación y hacen los pasos previos, que él no los vio porque no estaba en el país en ese momento, y nadie advirtió nada anormal en Weigel como para decir que lo paren.

Respecto a los problemas de Weigel que muchos señalan que venían afectándolo, manifestó que la incidencia de “problemas” en ciertos rubros son muy notables, que la incidencia de divorcios en la profesión de los

USO OFICIAL

pilotos es altísima, y que hay una gran fluidez de lo que puedan ser problemas personales o sentimentales que pueden afectar las tareas de las personas.

Que se puede notar si tiene un comportamiento muy disímil al que venía teniendo. Que si es difícil en una oficina, mucho más es con un piloto ya que con él no se convive, puesto que está en su casa o está volando, que es difícil detectar un cambio en el comportamiento con alguien con quien no se está permanentemente; que hay varios aspectos, y la responsabilidad es del piloto si tiene un problema, ya que tendría que denunciarlo. Que este tipo de prevención es sumamente compleja, y que no cree que las líneas aéreas puedan detectar una anomalía aptitudinal y puedan suponer que el piloto no está preparado para el vuelo, ya que él no es experto en vuelo.

Añadió que PREVAC estudia todo tipo de cosas, analiza incidentes (por ejemplo mercaderías peligrosas despachadas en el avión) y sus causas, redacta un informe y lo presenta. Que Novo –Jefe de PREVAC- hizo un informe sobre el avión YBS, que el tema fue complejo, participó el técnico de Boeing, Mike Snover. Que Novo propuso un circuito o un procedimiento de aproximación en Comodoro Rivadavia más seguro que el que se operaba. Que PREVAC estaba para prevenir situaciones potencialmente peligrosas, que podrían referirse a la tripulación, ya que Novo tenía acceso a los legajos que estaban todos en aeroparque .

Refirió que Novo trabajó en Austral como Director Comercial en enero de 1978 hasta 1981 cuando fue nacionalizada; que esa empresa estaba en una situación complicada ya que se recuperaban de un accidente en Bariloche cuando se hizo cargo de esa Dirección, y la evolución en ese tiempo fue excelente.

Que PREVAC en LAPA comenzó dependiendo de Operaciones y luego, en 1998, pasó a depender del declarante directamente por recomendación de Fuerza Aérea, para que la gestión operativa tuviera mayor independencia, que tenía mucha gente que le reportaba a él, y eso fue por sentido común, que le pareció sano que la función de PREVAC tuviera la libertad de ir directamente a la Dirección General. Que tenía contacto con Novo, cuando necesitaba verlo se reunían, planteaban temas y tomaban las decisiones, su gestión era más que nada informativa –por ejemplo cintas en los

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

aviones cuando se limpiaba, que hacía él directamente-, le planteaba las inquietudes de PREVAC, proyectos de asistir a congresos, conferencias de seguridad, y que era una persona muy inquieta.

Señaló que en alguna ocasión le pidió asistencia para que se agilizará el manual de operaciones en su última versión como requería la Fuerza Aérea, que rara vez Novo le planteaba cosas para tomar decisiones, le informaba, ya que el conocimiento del declarante era limitado.

En cuanto a las reuniones diarias con las gerencias, dijo que cuando entró en LAPA instauró algo que copió de líneas aéreas exitosas, que es la comunicación, un ejemplo de CRM, que se trabaja 365 días por año en las líneas aéreas, en las que hay 8.000 operaciones en un mes; que la reunión tenía como objetivo evitar que las cosas no se resolvieran y que se resolvieran bien, con una asignación de responsabilidades claras. Que Servicio al pasajero le informaba las novedades de operación de aeropuerto; cada elemento que podía llegar a complicar el cumplimiento de horario estaba detallado y tenía un código; que las tres aéreas -mantenimiento, operaciones y pasajero- informaban demoras de avión, y que ese tipo de comunicación fue crucial y fundamental en la agilidad para poder resolver problemas; que se juntaban los tres gerentes, la reunión era corta, revisaban las demoras y por qué pasaban y arbitraban una solución. Se iban detectando áreas que podían ser mejoradas y se aplicaban. Que el declarante coordinaba que todo estuviera bien, y que no se echaran la culpa entre ellos; se miraba cómo se había cumplido la programación del día anterior y los de esa mañana.

Respecto a la deuda de vacaciones, manifestó que en la etapa que inició desde su llegada a la empresa, se cerró una etapa de idas y venidas donde la competencia no era posible, y la desregulación impulsó a Deutsch a traer el primer jet; que se lo tuvieron parado, y luego le permitieron operar; que a fines de 1995, cuando fue su primera entrevista, tenía cinco jets con la idea del modelo de Southwest. Que la empresa venía de una etapa de improvisación y ausencia de controles de organización, por eso contrató a

Egon Zehnder. Que no había registros y por eso de 1996 para atrás había dificultad para determinar ciertos aspectos administrativos como los de las vacaciones.

Que por su política, LAPA no se involucraba en el trato con los cinco gremios, y casi como actividad full time, eso lo manejaba el jefe de relaciones laborales que era Menéndez, quien le reportaba a Nora Arzeno. Que no tenían autonomía propia; el esquema regulatorio de la Argentina no es competitivo comparado con Chile por ejemplo, y con los colegas competidores discutían la modificación.

Agregó que tenían un número adecuado de tripulaciones para atender los aviones; que tenían un proceso de transición a máquinas nuevas, y retiraban pilotos de la línea para entrenarse, lo que supone bastante stress; que en ese sentido, tuvieron una expansión notable en la cantidad de gente que ingresó y muchas dificultades de encontrar gente adecuada.

Que conocía el modelo de Southwest, y su evolución comercial, que tuvo ganancias permanentemente. Que conoce la evolución de los balances en LAPA, que tuvo pérdidas iniciales por el proceso de inversión, al que luego lo sigue el crecimiento y la eficiencia; que eran pérdidas manejables por la inversión, y en cuanto a las capacidades de crecimiento, tuvieron el 30% del mercado. Manifestó que cuando estaba en Austral, el vuelo de avión era para una élite, luego fue un monopolio, y era más barato ir a Chile que directo a Mendoza, que ganaban fortunas. Que con la irrupción de LAPA, se modificó esto. Que 1999 era el año de LAPA de la bisagra, y el accidente les produjo una retracción de pasajeros y eso afectó el resultado.

Por otro lado, dijo que la Dirección Comercial estaba separada de la Financiera; que la Comercial proyectaba programaciones a dos años y luego iba a Planeamiento, que aplicaba costos, y de ahí salía el presupuesto, que se iba modificando a medida que pasaba el tiempo. Que si se pretendía servir el mercado, la parte económica tenía incidencia en la programación de vuelos en relación a los costos, y se cuestionaba sobre todo por el resultado perdedor.

En cuanto a si el desempeño de los pilotos es impredecible, dijo que un piloto es un ser humano, y el hecho de efectuar determinada profesión

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

no lo hace menos vulnerable a los avatares que puede afectar la vida de cada persona.

Mencionó que Velasco adujo que LAPA estaba representada en eso que hizo Weigel, y el declarante refirió que eso no era común en LAPA y todos lamentaban que se hubiera dado un accidente de esta naturaleza en la empresa.

Señaló que la aviación es deslumbrante y entusiasma a uno para hacer las cosas que hace y medir los resultados rápidamente; que él es un empresario administrador, que no domina ni lo de vuelo ni lo de mantenimiento, pero estando en una línea aérea uno puede adquirir terminología o lenguaje y hace un aprendizaje cortito, que es una actividad en constante cambio y eso ya es complicado para los especialistas. Que lo suyo era administrar, proyectar la empresa, establecer los vínculos con Boeing, por eso les tuvo confianza y fueron clientes de lanzamiento del B 737-700.

En cuanto a las reuniones semanales que mantenían, dijo que es una manifestación de buena comunicación en el máximo nivel de la empresa, y que en ellas estaba toda la capacidad de decisión de la empresa y semanalmente vigilaban la evolución del negocio y veían los problemas y los resolvían.

Agregó que 1996 fue un año de toma de posición y tuvo el rol no tan agradable de remover gente que no estaban a la altura de las circunstancias y la incorporación de la gente que necesitaban. Que primero, y un mes después que él, ingresó Nora Arzeno, que venía de TIA, donde estaba en segundo nivel con miles de empleados. Que su tarea fue ordenar una empresa que estaba sumamente desordenada, ya que culminaba una etapa fundacional.

Que arribó Juan Guerra y Valerio Diehl; este último con experiencia internacional, y con experiencia comprobada en argentina, ya que había sido gerente de vuelo en Aeroparque, y ellos aspiraban a Standards internacionales, en los que era fundamental hablar inglés.

USO OFICIAL

Que en Mantenimiento también tuvieron renovación, se tomó gente capaz, ingenieros aeronáuticos jóvenes (la mayoría fueron captados por LAN Chile), tuvo un desarrollo muy importante y sistemas de seguimiento continuo.

Que entre 1996 y 1997 la empresa se profesionalizó, tuvieron ayuda enorme de Boeing; que cuando Andy Deutsch viajaba, tenía acceso directo a Boeing y a General Electric, cuando inicialmente a LAPA no le daban crédito; que fueron creciendo en credibilidad y terminaron siendo los operadores de B 737-700, que hoy sería el avión más moderno. Que fueron afinando las cosas y buscando mejores alternativas. Que avanzaron bien en la participación de mercado y superaron los embates de la competencia, citando como ejemplo que en 1997 ó 1998 Aerolíneas Argentinas se llevó todos los pilotos que estaban preparados para volar (perdieron alrededor de 40 pilotos, como un 27%), y les devolvieron el dinero que invirtió LAPA en su capacitación, que no fue fácil ya que había sido un planeamiento de meses y de repente se fueron. Que para superar eso, bajaron un poco las horas de vuelo de los aviones, volaban seis o seis horas y media, que era muy riesgoso quitarse aviones de encima.

Agregó que en 1998 tenían 18 aviones aproximadamente, al momento del accidente 20, y luego del accidente llegaron 3 más.

Dijo que uno de los problemas específicos de mantenimiento era la ubicación geográfica, ya que en otros lugares hay depósitos de repuestos en el lugar; que no recibía quejas por la cantidad de personal, que eran un equipo bárbaro. Que es importante para una empresa en crecimiento que tenga prudencia en la cantidad de gente. Que Aerolíneas Argentinas estaba en crisis en ese momento y hasta dejó de operar, pero no quedó ni un pasajero varado, ya que tenían gran capacidad operativa, sosteniendo que la aviación es de mejora constante.

Manifestó que casi no tenía contacto con los pilotos, salvo cuando volaba o cuando iba a aeroparque, a veces cuando volvía tarde y pasaba a ver como funcionaba el tráfico. Asimismo, cuando se implantó el CRM, ya que él los abría o los cerraba.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

En cuanto a quién tiene la responsabilidad final de asignar a los pilotos,

Dijo que el NESTAR, en su página 22, secc.13.3 dice que los instructores certifican la idoneidad de los pilotos, que puede el gerente de operaciones decir que no, pero el reaseguro que tenían eran las reuniones de instructores, en las que se decidía quién pasaba.

Ampliando su declaración el 19/3/09, luego de escuchar los dichos de Chionetti acerca de la resolución final de la causa de Mendoza, dijo que es muy ilustrativo en cuanto a los objetivos buscados, que leyó parte de la resolución del juicio oral. Que con esto se logró la estrella negra y luego roja para Argentina.

Refirió que cuando él entró en LAPA en 1996, ésta ya tenía cultura de la seguridad desde 1989 con Deutsch; que tenía aviones Short y los cambió comprando SAAB 340 de última generación; que ésta es una cultura de seguridad con cambio de aviones e instrucción. Que con los B 737-200 en el año 1993 se emitieron circulares de la gerencia de operaciones dando énfasis en la seguridad, abrazando lo que es la cultura de Boeing. Que desde los SAAB está establecido el paradigma de LAPA: seguridad, puntualidad, confort al pasajero y economía, que son los pilares de LAPA.

Manifestó que con los B 737-200, Deutsch en el año 1995 ve la posibilidad en el mercado con la desregularización tarifaria. Que para el año 1996 ya había cinco B 737-200 y los SAAB SF 340, los cuatro pilares de LAPA eran el Padre Nuestro, con mayor o menor prolijidad. Que la cultura de seguridad no era declamada sino practicada en LAPA. Que él instituyó la reunión de la mañana en Aeroparque con las áreas operativas, representadas por el Gerente de operaciones, de mantenimiento, servicios al pasajero, representante técnico ante DNA, de control de calidad –Donnari-, ingeniería y planeamiento –De Rizio-, de talleres –Morales-, materiales –Villamide-, línea –Sturla- y PREVAC –Novo-.

USO OFICIAL

Que desde octubre de 1995 Deutsch había incorporado el B 757-200 y con eso logró que Boeing asignara un representante técnico permanente para asistir en operación; se hablaba de incorporación de nuevos aviones B 737-700 con preparación para ello.

Señaló que a las 8.15 hs empezaba la reunión de las mañanas, era ejecutiva y rápida, un embudo por donde pasaba la operación del día anterior, si se había cumplido con la puntualidad, el objetivo del vuelo, y cualquier desvío era analizado o bien incidente, falla o demora; que cada una de las demoras o desvíos de programación tenía un código asignado a los responsables de esa reunión; que él no aportaba nada técnico en la reunión, pero quería que se instituyera como costumbre diaria, como asentamiento de cultura de la seguridad, ya que no hay seguridad sin buena comunicación y eso es lo que hacía; que también evaluaba la performance, interacción, cumplimiento, cómo resolvían los problemas, y a veces venía a estas reuniones el representante de Boeing, y ellos eran el nexo con apoyo técnico de Boeing cuando había algo que no podían resolver. Que los jefes de línea se rotaban para concurrir en ausencia del gerente de operaciones o para estar imbuidos de esa reunión.

Mencionó la reunión que surge de fs. 17822, con el cumplimiento que se lograba día por día en el objetivo de programación, que ahí está la operación de las reuniones cotidianas, y está referido a puntualidad; son gráficos de las reuniones y los días que salían demorados y por qué, cancelaciones, motivos y porqué se habían cancelado.

Añadió que los peritos calificaron mal en cuanto a la ligereza, falta de cultura de seguridad y lo que él quiere demostrar era lo concienzudo del trabajo y el control; que estaba como Director General en las reuniones de las mañanas, no era su rol pero estaba ahí para asegurarse que la cultura de seguridad fuera impuesta, esa postura de seguridad estuviera presente y cuando él no estaba, esa reunión se hacía a rajatabla, y esto es evidencia de cultura de la seguridad. Que cada uno asumía su responsabilidad y se veía el motivo de la demora, era un recorrido en una reunión muy ejecutiva. Que se veía lo del día anterior y los vuelos de ese día. Que tenían un centro de operación único en Aeroparque con 23 aviones al momento del accidente; se

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

reemplazaban cuando alguien no podía asistir pero había una comunicación muy fluida entre ellos. Esto es cultura de seguridad aplicada y no declamada. Que también mensualmente se producía un informe mensual de confiabilidad.

Respecto a la fs. 17918, dijo que es un informe de confiabilidad de flota, informe de utilización de vuelos y utilización de cada aeronave de la flota, análisis estadísticos de fallas vistos por los pilotos, fallas del mes en curso, remoción y cortes de motores en vuelo, cambios de componentes no programados, programa de acciones correctivas de sistemas y/o componentes.

Con esto quiere demostrar la cultura de seguridad práctica; dijo que se invirtieron cerca de u\$s 1.000.000 para tener un sistema acorde con la empresa, que son sistemas comprados en USA que llevó tiempo instalar, no se hizo en 5 minutos. Que este sistema estaba aprobado por la DNA y otras líneas aéreas, y se refiere a los sistemas de confiabilidad.

Agregó que una vez por semana tenían una reunión que involucraba a más gente; al presidente de la empresa, al gerente comercial, a los de administración de finanzas –Guerra y luego Otondo-, mantenimiento –Schetkamp-, y RRHH- Arzeno-, y cada uno mostraba un informe de gestión, evolución en el mercado y participación de LAPA, promocionales, clientes especiales, resultados, incorporación de aviones, chequeos C y dónde se realizaban. Que ahí culminaba el proceso de comunicación de cultura de seguridad, donde también asistía el gerente de operaciones, que era el responsable del combustible que era el presupuesto más grande. Que esto era el control total de la empresa, a la mañana, y los miércoles tenían buena comunicación con Deutsch con decisiones rápidas en ese momento. Que se ventilaban cuestiones de seguridad si eran relevantes para decir, y era la principal ocupación la seguridad. Que de estas reuniones no se levantaba acta de la asistencia o de lo que se hablaba.

En cuanto al PREVAC, refirió que Mc Innis no tuvo en su poder elementos que le permitieran emitir opinión. Manifestó que el oficial era NOVO, de la prefectura naval, que estuvo en Malvinas, entró en LAPA en

USO OFICIAL

1993 con los SAAB 340 hasta 1995, y después fue copiloto de B 737-200 y luego comandante, hizo transición para B 737-700 desde octubre de 1998. Que desde mayo de 1997 reportaba al Jefe de operaciones y desde junio de 1998 por recomendación de Fuerza Aérea pasa a reportar al director general.

Respecto a los métodos de prevención de accidentes, tenía que hacer lo indicado en el MOV 2-2.5, y en el 2000 Novo presentó documentación de investigación de fallas y demás, y Mc Innis lo ofendió, porque leyó todo lo aportado por Novo. Que Novo hizo un buen trabajo y se desempeñó con idoneidad, fue sobreseido y no fue apelado su sobreseimiento. Que tenía amplias facultades por cómo se vinculaba con todo el mundo, no tenía resistencia en ningún ámbito, era muy afable, con gran vocación en su rol y se vinculaba con todas las áreas, tenía atribuciones para hacer de todo, revisar legajos, ver planes de instrucción, y demás. Nunca produjo un informe crítico del plan de instrucción, ni del entrenamiento de ningún piloto, y nunca alertó del desenvolvimiento del accidente de LAPA.

Dijo que creía que Novo asistió a reuniones de instructores, ya que estaba dentro de sus funciones; estaba en el corredor de operaciones, volaba –fundamental para esta actividad- y estaba en contacto con lo que pasaba en operaciones. Que tenía contacto con pilotos, instructores, jefes de línea, gerente de operaciones y con él. Agregó que la Fuerza Aérea tampoco advirtió de déficit del plan de instrucción, y no hubo rechazos de pilotos en la DHA.

Sobre las barreras de seguridad que imperaban en LAPA, manifestó que desde que se adquirieron los SAAB, se utilizaban simuladores de San Antonio que eran nuevos; con el B 737-200 en 1993 se contrató el centro de United Airlines en Denver, también se utilizó Boeing en Seattle para el B 737-700 y para el B 757, se usaron simuladores de Delta Airlines, los de Lufthansa, etc.; que todos eran de primera calidad, y no como otros que no lo son, y crean barreras que impiden deslizarse a las empresas que tienen simuladores que no tienen la calidad que deberían tener.

Acerca del centro de capacitación con aulas propias, en Avda. Córdoba, se instaló todo con CBT computarizado, de alta tecnología. Que la

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

cartografía Jeppesen fue propuesta por el gerente de operaciones, y cada piloto recibía la cartografía en su domicilio, cuando ninguna otra línea aérea la tenía.

Refirió que con la incorporación de aviones Boeing 700 se decidió que los pilotos fueran distintos por la cantidad de diferencias con el anterior, y esto también es barrera de seguridad.

Que conforme el Código Aeronáutico se incorporaron aviones B737-700 cero km, y hoy no hay aviones tan nuevos como los que incorporaron en 1998. Que en 1995 y 1999 tuvieron auditorías de Boeing.

Agregó que la prohibición de fumar en LAPA rige desde el año 1994, lo que es importante por seguridad y salud. Que respecto a mercancías peligrosas, justamente porque son peligrosas e importantes se decidió no transportar las mismas, aunque se cobra muy bien por hacerlo.

Indicó que no tenían problemas laborales, no tuvo huelgas en su gestión, y es importante esto, ya que no había política gremial conflictiva. Que siempre se pagaron puntualmente los salarios; que tenían personal estable sin contratos temporales, había muchos ascensos, muchas oportunidades de progreso, había mucha “camiseta”. Que se ocupaban de los problemas personales de los empleados, por salud, hijos, tenían actitud contenedora; no tenían presión industrial; nadie dijo “me obligaron a volar” o “me apretaron para que salga un avión”. Que cada uno cumplía las funciones como quería.

Señaló que González fue el único que hizo huelga, pero era un simple pañolero, no era jefe. Que tenían el 0800 de Fuerza Aérea en carteleras por si querían hacer denuncias anónimas. Que en las carteleras de APLA estaba el sistema radar supervisado por la Fundación Favaloro que permitían denuncias anónimas. Que había seguimiento constante de las operaciones.

Que cumplieron la FAR 129 para volar en espacio aéreo americano, y para eso presentaron planes de mantenimiento y manuales, todo como si fueran aprobados como operador en USA.

Que tuvieron dos auditorías para B 767-300 y no hubo comentarios de ello, y con este avión iban a Atlanta.

Que las Recorridas C y D insumían miles de horas hombre, y trataban de reemplazar aviones 200 por nueva generación; que se hacían recorridas en Varig, Lan y Taca. Que llevaban 24 años en el mercado sin accidentes, la empresa estaba integralmente informatizada, y fueron líderes en CRM. Que su certificado de explotador fue renovado el 13/1/98.

Leyó su dedicatoria en el libro de Leitmann Patt. Boyd, quien cerraba y abría los cursos de CRM, para subrayar la importancia de la seguridad en LAPA.

Luego, refiriéndose a los peritos intervinientes, dijo sobre Helmreich que la instrucción de pilotos no era su especialidad y sin embargo opinó de todo. Que era psicólogo y el accidente para él fue un misterio. Que comete un serio error en el material traducido que se le envía, ya que está correctamente establecido en qué fecha renuncia Piñeyro (12/6/99) en la carta dirigida a Deutsch, cuando Helmreich habló de 1996 y se refirió a un error. Indicó que a Piñeyro le cuesta trabajo decir que se le dio de baja de 1996 a mayo de 1997 por histeroparanoide, y Piñeyro cuenta una historia diferente. Que en la prueba de Chionetti Nro. 134 (Legajo de Piñeyro), hay siete cartas en las cuales se quiere reincorporar a LAPA, por lo que es evidente que Piñeyro le mintió a Helmreich. Que tanto Mc Innis como Helmreich no reflejan la verdad de cuándo Piñeyro dejó de volar en LAPA y cuándo renunció, y parece que Piñeyro les indicó qué escribir respecto a ello.

En cuanto al perito Velasco, Boyd dijo que éste se excusó de las falencias de su peritaje porque se limitó al material que tenía en el Juzgado y eso no es cierto; que la limitación debe haber sido seria. Que Velasco se desayuna que existe PREVAC cuando se reúne con los peritos de parte, pero en todo momento tuvo en el Juzgado el maletín de Weigel quemado. Que la circular de PREVAC estaba a disposición de Velasco y hubo un allanamiento el 17/11/99 (fs. 4807/4808) en que se secuestran carpetas de PREVAC, y parece que eso tampoco lo vio Velasco, y si lo hubiera visto hubiera tomado una visión diferente en cuanto a la seguridad de LAPA. Agregó que fue muy oscuro los primeros nueve meses de la causa, y se presentó en la causa para esclarecer la verdad.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Sobre López Camelo, dijo que siendo vicepresidente de IFALPA pretende criticar a LAPA cuando tiene más de 60 años y un infarto, y es uno de los 3 pilotos que va a volar internacional, con lo que tiene entre 2 y 9 veces más posibilidades de tener un infarto. Lo describió como una hipocresía notable, que es la primera falla latente en la primera instrucción de Weigel.

Respecto a Mc Innis, refirió que a fs. 28930 encuentra necesario comentar sobre las causas sistémicas cuando dijo que no fue capacitado en sistémicas. Que reconoció no haber leído los libros de Reason y lo único que recuerda es la alineación de los agujeros del queso.

Que a fs. 28936 cita un estudio de 1995 realizado en el Reino Unido acerca de que el error humano es causa contribuyente de accidente y 70% de ellos atribuido a directivos, no habiendo fundado de dónde sacó esto, lo que es poco serio. Criticó que dijera que se educó en factores humanos y que lo psicológico era chiquito. Señaló que en la pág. 205 sobre errores humanos, se indica que los precursores psicológicos son estados latentes, y hay una lista infinitamente amplia de actos de inseguridad.

Mencionó Air disaster.com record de accidentes del 30/1/08 “drama en el aire con un copiloto” de Canadian, por un brote psicótico del copiloto, entonces se pregunta cómo Mc Innis puede decir que el factor psicológico es muy chiquito.

Manifestó que la sistémica es teoría sociológica, que Mc Innis terminó con los papeles de Velasco, y Velasco estuvo circunscripto con los papeles del Juzgado.

Que Velasco mencionó que el SMS es un precursor de 1992 de la Fuerza Aérea; describe la auditoria como metódica y planificada para determinar cómo la actividad está siendo conducida y como debería ser conducida, que sería la misión. Que describe cómo se tendría que hacer una auditoría, pero nada de eso hicieron los peritos.

USO OFICIAL

Señaló que Mc Innis vino a defender a los pilotos, que jamás tienen la responsabilidad de los accidentes según él, que es de asociaciones de pilotos y a eso se dedicó toda su vida. Que el nombrado sostuvo la privacidad de los pilotos para impedir escuchar sus cabinas a través de los CVR.

Que los peritos no pudieron charlar con los gerentes de LAPA.

Dijo que en conclusión, había que “bajar” a LAPA porque le dio dolor de cabeza a Aerolíneas Argentinas.

Ampliando su indagatoria en otra oportunidad del debate, Boyd manifestó que en el verano de 1995 a 1996, cuando Egon Zehnder lo contactó para hablar con Deutsch para ingresar a LAPA por un proyecto atractivo, no tenía una buena memoria del episodio de Austral, y no tenía gran entusiasmo de ingresar a la actividad aerocomercial. Que Deutsch lo impresionó como un hombre inteligente y comprometido en la actividad, que amaba volar, era su pasión y veía una oportunidad importante que le explicó en detalle y en lo que terminó coincidiendo.

Refirió que LAPA primero trajo los SAAB y como le fue bien, luego trajo los B 737; comprobó la elasticidad de la demanda y un mercado que podía expandirse, y la ventaja de irse a Córdoba y volver en el día. Que antes, el 70% de la actividad era comercial, y el 30% turistas. Que en octubre de 1995 trajo el B 757-200. Señaló que luego de varias charlas con Deutsch y compartir cómo encarar el desafío, ingresó a LAPA el 2/4/96; que se hacía un cambio radical para “estar en primera A”, insertar a LAPA en un mercado de primera, incorporar estándares internacionales; hubo calidad en la búsqueda de gente, y eran las mejores opciones del mercado las que ofrecían a Diehl y Scuncia.

Expresó que armó la organización: el Presidente era Deutsch; el Director General era el declarante; el asesor legal Bunz; en sistemas estaba Vergotini; en la Gerencia de Administración y finanzas Guerra (que fue búsqueda de Egon Zehnder); en la Gerencia de RRHH Nora Arzeno (recomendada por Tía y Deutsch); en la Gerencia Comercial Andrés Lorenzetti; en la Gerencia de Servicios al Pasajero Ricardo Wilson; en la Gerencia de Operaciones Valerio Diehl; en la Gerencia de Mantenimiento

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Scuncia (también por búsqueda de Egon Zhender); agregando que entre 1996 y 1999 hubo 800 incorporaciones.

Asimismo, explicó el CV de cada uno de los gerentes y las principales acciones de cada una de las gerencias. Posteriormente se refirió a su función de representación de la empresa LAPA ante FAA, Dirección de Transporte Aerocomercial, Boeing, etc.

Toda su exposición la efectuó con un soporte técnico de power point.

Después, se refirió a las reuniones diarias y semanales y mostró lo que se hizo en LAPA y la evolución que tuvo LAPA en el mercado, la forma en que fue creciendo la empresa. Luego se refirió al personal de gerencia que tenían y en qué están trabajando ahora.

En relación a Chionetti, dijo que le duele que esté involucrado en esto por los pocos días que estuvo en la gerencia de operaciones anteriores al accidente.

Luego se refirió a la carta de Enrique Piñeyro en la que se queja de las condiciones de LAPA; dijo que primero se la mandó a Chionetti y luego a él, que la recibió a fines de abril, y era para llamar la atención. Que vio al Gerente de Mantenimiento anterior –Zifal-, quien le dio las explicaciones del caso, luego De Víctor le dio el informe que hizo Fabián Chionetti que le pareció bueno, le contaron cosas de Piñeyro y le comentaron que algunos copilotos no querían volar con Piñeyro, entre otras cosas por irregularidades de él, como que aterrizó un copiloto no habilitado, que el INMAE le dio la baja de vuelo, y se recibían quejas por sus aterrizajes en Aeroparque, pero para él ahí se terminó la historia. Que la contestación de Chionetti era adecuada y los datos que le dieron fueron suficientes, agregando que él a Piñeyro no lo había conocido.

Manifestó que el 31/8/99 estaba en Londres, y llegó a Bs. As. el 2/9/99; que estuvo en Londres en la oficina de los reaseguradores, y ahí fue cuando logró que se levantara el monto de la indemnización a los pasajeros.

USO OFICIAL

Que vino a Bs. As. con los reaseguradores, y la opinión pública estaba a pleno, todos los gremios les estaban cobrando el haber hecho cosas con las que no estaban de acuerdo, y les aseguraban que los iban a destruir. Mostró un video de un periodista de Córdoba, donde hace una autocrítica de cómo se manejó el periodismo en cuanto al accidente, y se habló de periodismo sensacionalista o amarillo (programa “A decir verdad”).

Más adelante se refirió a todo lo que hizo la empresa LAPA por los familiares de las víctimas y los sobrevivientes, señalando que fue uno de los accidentes que más rápido se pagó y con buena indemnización.

En cuanto a los peritajes en la causa, expresó que el Juez solicitó la vinculación del accidente con la organización. Se refirió a que no vieron toda la empresa, sino que -por ejemplo- López Camelo evaluó sólo al piloto accidentado; y por otro lado vieron sólo los comentarios de los instructores, cuando éstos no invalidan la aprobación. Acerca de Helmreich y Mc Innis, dijo que tenían una mala interpretación de las fechas de las cartas de Piñeyro.

Se refirió también a la totalidad de pilotos, auxiliares y empleados de mantenimiento que declararon, y a que ninguno sufrió presión empresarial.

Relató accidentes similares a LAPA, exhibió documentación de horas voladas, y la utilización diaria de la flota activa, entre otras cuestiones, y todo ello para demostrar el cuidado con el que se llevaba adelante en la empresa todo lo relacionado con la seguridad aérea.

En cuanto al funcionamiento de una empresa aérea según el NESTAR, se refirió al capítulo 13 (13.3) que se refiere a los instructores y al capítulo 19 (19.1) de instrucción.

Mostró un cuadro genérico de control y manifestó que nadie avisó nada en relación a Weigel, quien estaba en condiciones de ser comandante y por eso fue comandante.

C- VALERIO FRANCISCO DIEHL

Del mismo modo que los anteriores procesados, Diehl optó por no declarar en el debate, sin perjuicio de señalar que no entendía cuál era el

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

hecho que se le imputaba; luego de lo cual fue leída la declaración indagatoria y la ampliación que brindara a fs. 12226/3 y 19520/5.

En ellas, expuso su trayectoria en la aviación como piloto comercial de primera clase, relatando su paso por Aerolíneas Argentinas - donde estuvo durante veinticinco años-, empresa en la que formó aproximadamente cien pilotos entre Comandantes y Primeros Oficiales.

Refirió que, ya como Comandante de B-727, fue a estudiar a los Estados Unidos de América prevención e investigación de accidentes de aviación, egresando con tal título de la Universidad de California del Sur. Que fue el primer investigador argentino de accidentes de aviación con credencial otorgada por la Federación Internacional de Pilotos de Líneas Aéreas con sede en Londres. Que se formó en los seminarios CRM de la empresa Aerolíneas Argentinas.

Manifestó que el 18 de julio de 1996, siendo Comandante de aviones B-747 en áreas internacionales de Aerolíneas Argentinas, pasó a desempeñarse como Gerente de Operaciones de LAPA, lo que significaba un crecimiento profesional y le permitía pasar más tiempo con su familia.

Que en LAPA reportaba al Director General -Rony Boyd-, y tenía a su cargo las áreas de Gerencia de Línea 757/767, Gerencia de Línea 737, Gerencia de Despacho Operativo, y Gerencia de Ingeniería de Operaciones.

Asimismo, refirió que tenía un fluido contacto y reuniones periódicas con el Oficial de Seguridad de la empresa LAPA, Comandante Raúl Novo.

Destacó que en su calidad de gerente de operaciones estaba directamente relacionado con diversas reparticiones y organismos de la industria, y con la autoridad aeronáutica competente, especialmente con el Comando de Regiones Aéreas del cual dependía Fomento y Habilitación; y que le reportaban a él, el Comandante Fabián Chionetti -Gerente de Línea 757/767- el Comandante Gabriel Borsani -Gerente de Línea 737- el Ingeniero

USO OFICIAL

Jorge Gariazao -Gerente de Ingeniería de Operaciones- el Sr. Sergio de Marsico -Gerente de Despacho Operativo- el Sr. Carlos Leyes -Jefe de la Oficina de Tripulaciones-, y en forma indirecta en algunos casos y en forma directa en otros, el personal administrativo.

Del mismo modo aludió al procedimiento que efectuaba la empresa para el ingreso y la instrucción de los pilotos, resaltando que el examen de ingreso constaba de una entrevista personal tomada en forma conjunta por la Gerencia de Recursos Humanos y la Gerencia de Operaciones. Aclaró que la Gerencia de Recursos Humanos, a cargo de la Licenciada Nora Arzeno, no tenía poder para vetar ni para imponer un piloto, que sólo vertían su opinión. Remarcó que aproximadamente un 40% de los ingresantes eran pilotos vinculados a la aviación militar o fuerza de seguridad, y que estos entraban en el mismo proceso de selección que el resto de los pilotos. Que se pedían las mismas condiciones que en todas las empresas aéreas que operan en el país: licencia de Piloto comercial de primera clase, certificado psicofísico del INMAE al día, certificado de operador radiotelefonista restringido y conocimientos de inglés, además de una exigencia de horas mínimas de vuelo, y se daba preferencia a quienes tuvieran experiencia en aviones jets de gran porte.

Que el examen de ingreso constaba de una entrevista personal tomada en forma conjunta por la Licenciada Gabriela Noblega -en representación de la Gerencia de Recursos Humanos- y Comandantes o Instructores, tales como Patricio Faimberg López y Carlos Quintana, en representación de la Gerencia de Operaciones. La segunda parte consistía en un examen teórico “multiple choice” en inglés sobre temas del manual ATP (Air Transport Pilot) de la Federal Aviation Administration de Estados Unidos (FAA). Luego se efectuaba un test psicológico a cargo de la Gerencia de Recursos Humanos.

Refirió que los pilotos seleccionados comenzaban su curso inicial como primeros oficiales de B-737 en el aula en el Centro de Capacitación de LAPA; cuando lo aprobaban (se exigía un mínimo de 70% en la calificación) pasaban a la segunda fase del proceso que era cabina/simulador (CPT) en el Centro de Instrucción de United Airlines en

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Denver, Colorado, E.E.U.U., que considera el mejor de la industria por la calidad de sus simuladores, su videoteca y gran cantidad de material didáctico disponible. Que toda la instrucción, tanto la teórica como la de simulador, estaba a cargo de instructores profesionales de probada idoneidad, que reportaban -en el caso del B-737- al Gerente de línea Comandante Gabriel Borsani, y eran sus asesores directos en lo que hace a las propuestas de ascenso de los primeros oficiales a Comandantes.

Manifestó que su directiva para esa propuesta estaba basada en dos principios fundamentales para mantener -como lo hizo durante tres años de gestión en LAPA- un record de seguridad impecable a lo largo de más de 120.000 horas de vuelo: se ascendía a Comandante por antigüedad e idoneidad profesional, resaltando que dichas decisiones las tomaban en forma consensuada con la Dirección General, la Gerencia de Recursos Humanos y la Gerencia de Operaciones. Que varios pilotos tuvieron la antigüedad para ascender pero no lograron los estándares de idoneidad requerido.

Asimismo en su relato remarcó que LAPA fue la primera empresa en asistir al llamado para la formación de instructores de CRM realizado por la autoridad aeronáutica, formando cuatro instructores de CRM, dos por parte de la Gerencia de Operaciones, Comandantes Chionetti y Novo, y dos por el Area de Recursos Humanos.

Que el curso estaba organizado y supervisado por el Vicedomodoro Hugo Oscar Leimann Patt.

Relató que para el 31 de diciembre de 1998, LAPA cumplimentó la demanda de la autoridad aeronáutica competente de tener sus tripulaciones técnicas debidamente formadas en la filosofía CRM, y al mismo tiempo comenzaron a trabajar en la filosofía LOS (Line Oriented Sistem), que se implementó en marzo de 1999 en la línea 757/767.

Recalcó el celo profesional puesto de manifiesto por todos los componentes de las Gerencias de Operaciones de LAPA para el cumplimiento de la ley y de los reglamentos. Agregó que LAPA fue la primera empresa

USO OFICIAL

argentina en ser homologada por la Federal Aviation Administration de los Estados Unidos para operar la ruta Buenos Aires - Atlanta con aviones B-767.

Describió el sistema de recurrents seguido por los pilotos de LAPA en el Centro de Instrucción de United Airlines en Denver, Colorado, y en el de Varig de Río de Janeiro, Brasil, en caso de no disponibilidad en el primero de ellos.

Que la instrucción de recurrents, era impartida por los Comandantes Instructores de LAPA para los cursos iniciales, pero en el último turno, que era de examen, se hacía presente un inspector de la Fuerza Aérea Argentina, que certificaba la calidad del trabajo realizado y la idoneidad de los tripulantes involucrados. Que también, de acuerdo a lo requerido por la autoridad aeronáutica, se realizaban inspecciones a cargo de pilotos inspectores en ruta.

Que cuando se debía ascender un copiloto de B-737 a Comandante de la misma nave porque se creaba una vacante, se reunía el Gerente de Línea B-737 con los instructores a analizar los legajos y la idoneidad de los candidatos, depositando la Gerencia de Operaciones en la capacidad profesional de estos niveles de la empresa, la confianza para la selección de los candidatos aptos. Cuando el Gerente de Línea de B-737 tenía la lista de candidatos, analizaba con el Gerente de Operaciones la promoción de los mismos.

Dijo que en el manual de operaciones figura que la experiencia requerida era de 1.500 horas de vuelo en el tipo de avión cifra que puede ser modificada por la empresa ya que está bastante por sobre los estándares y había candidatos que estaban listos para operar como Comandantes mucho antes de alcanzar esa cifra.

Que la continuidad requerida por el programa CRM es de un recurrent por año calendario: uno por año, independientemente del mes en el cual hubiera hecho el anterior; por ejemplo, si se hizo en abril de 1999, la obligación es que haga un recurrent de CRM antes de la finalización del año 2000, y esto es así por la organización de los cursos.

Respecto al Comandante fallecido por el accidente, refirió que cuando el dicente ingresó en LAPA, Weigel recién pasaba a desempeñarse

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

como Copiloto en aeronaves B-737 pero ya había sido Comandante de aeronave de línea aérea en aeronaves turbo hélice SAAB-340. Aclaró que la designación como copiloto de B-737 de la empresa, era anterior a su gestión, los exámenes teóricos y de simulador así como también la prueba final de simulador de Weigel fueron cumplidos antes de su incorporación a LAPA, por lo que su actuación fue en ese caso informar a la autoridad de aplicación los resultados de los cursos correspondientes y por lo tanto solicitar su habilitación, esto último fue a los pocos días de haber iniciado su gestión.

Destacó asimismo que Weigel al momento del accidente tenía una antigüedad de aproximadamente doce años, siendo uno de los más antiguos de la empresa y contaba con 6.500 hs. de vuelo de las cuales 1.710 hs. eran en el B-737-200, que tomando como etapa promedio en LAPA una hora de vuelo por etapa, Weigel había completado más de 6.000 despegues sin novedad, en todas las condiciones meteorológicas y en todas las rutas de la empresa.

Que cuando él renunció a LAPA, Weigel tenía su psicofísico al día otorgado por el INMAE, que es el único certificado legalmente válido en el país para habilitar física y psíquicamente a un piloto.

Refirió que cuando se creó la vacante correspondiente para Comandante de B-737 y el Gerente de Línea B-737, el Comandante Gabriel Borsani, le entregó la lista del grupo de pilotos en condiciones de ascender, Weigel se encontraba entre los más antiguos; y a partir de ahí se inició un proceso por medio del cual se lo sometió a todas las pruebas, verificaciones y chequeos que constan en su legajo, donde demostró que en la etapa en que operó en B-737 lo hizo dentro de los estándares requeridos por la empresa para su promoción.

Asimismo recalcó que cuando los instructores de la línea B-737, luego del proceso mencionado, dieron su conformidad al Jefe de Línea, Comandante Borsani, éste realizó su propia verificación de las capacidades profesionales de Weigel aprobándolo según consta en el legajo y dándole su

USO OFICIAL

conformidad para la promoción del mencionado piloto. Para concluir, manifestó que todo el proceso que culminó con el ascenso de Weigel a comandante siguió prolijamente lo requerido por ley y la autoridad aeronáutica, produciéndose su ascenso en diciembre de 1998.

Destacó que su función en el proceso de selección consistía en el análisis del legajo del causante, los conceptos e impresiones vertidos por el Gerente de Línea y si fuera necesario por los instructores; a su vez recordó que en el caso particular de Weigel, Borsani realizó una detallada exposición de la idoneidad puesta de manifiesto por el nombrado para ocupar la posición mencionada.

Manifestó que según surge de la lectura de la causa, hay un momento en la vida profesional de Weigel que se lo acusa de volar un avión en condiciones “no go” le fue comentado en su oportunidad por el Comandante Fabián Chionetti, ya que en esa época éste era el jefe directo de Weigel -Jefe de Pilotos- y que juntos repasaron los antecedentes de esta acusación y llegaron a la conclusión de que no existían evidencias de que la imputación de que un horizonte stand by estuviera inoperativo, ni tampoco se pudo establecer la veracidad de la denuncia, que había sido efectuada por el piloto Enrique Piñeyro, quien mantiene con LAPA un grave conflicto que se inició con anterioridad a su gestión; agregando que fue excluido por causas psiquiátricas determinadas por el INMAE.

En cuanto a que Weigel hubiera realizado un vuelo rasante sobre la ciudad de Villa Gessel, dijo que tomó conocimiento de este hecho a raíz de la declaración indagatoria prestada ante el Tribunal por el comandante García, recalcó que sólo tomó conocimiento extraoficialmente, y que le contaron que Weigel fue bajado a copiloto, destacando que le comentaron que el hecho se había producido con anterioridad a su gestión en LAPA.

Del mismo modo puntualizó el concepto del que gozaba Weigel entre sus pares como un piloto capaz, de naturaleza afable, muy sociable, que no había tenido ningún tipo de accidente antes del luctuoso suceso del LAPA 3142, pero sí que había tenido algunos inconvenientes de índole familiar que lo llevaron a vivir lejos de su familia. Refirió que la naturaleza de la maniobra que motivó el accidente: no configurar el avión, no realizar la Before Take Off

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Check List, no atender la alarma de configuración e intentar parar el avión dentro de los límites del campo después de V1 no es producto de falta de información o capacitación, que cualquier piloto lo sabe y actuaría de modo diferente, por lo que dicha actitud es tan inexplicable como imprevisible por los cuadros de la organización, resaltando que Weigel conocía perfectamente los procedimientos por los cursos que realizó y los manuales del avión que poseía.

Asimismo resaltó que el fallecido piloto conocía perfectamente la maniobra previa al despegue y la necesaria para evitar el accidente, también el término de cabina estéril, y lo que sucedió sólo es explicable en el marco de una situación psicológica particular, mencionó a su vez que él nunca exteriorizó ninguna situación en particular que pudiera anticipar que fallaría de ese modo. Recordó que Weigel, en marzo de 1999 y operando un B-737, aterrizó en Aeroparque con alarma de fuego en un motor, realizando el “Drill” o maniobra correspondiente en una situación muy comprometida para una operación aérea, con profesionalismo y diligencia.

Del mismo modo aclaró que tampoco el Copiloto Etcheverry exteriorizó durante su permanencia en la empresa ningún tipo de anormalidad que le permitiera prever un fallo ni por él ni a través de otros.

Dijo haber advertido, al analizar el grabador de voces de cabina, que tanto Weigel como Etcheverry dicen tener problemas, entendiendo que sólo desde esas coincidentes vivencias puede comprender y admitir un diálogo tan impropio e indisciplinado para la preparación de un vuelo.

Para concluir su exposición, manifestó que la actuación que le cupo en lo que hace al desempeño profesional de Weigel, Etcheverry, y la Comisario Tantos fue conforme a las exigencias de la ley confiando en la eficacia de los controles que realizan otros dependientes de LAPA y funcionarios públicos, sin que existiera la menor posibilidad de pensar que Weigel y Etcheverry actuarían de ese modo, mucho menos dos meses después de su retiro de la empresa.

USO OFICIAL

El Sr. Diehl destacó que no incurrió en incumplimiento de la ley o reglamento alguno, tampoco en imprudencia o impericia, y que la actuación de Weigel y Etcheverry era imprevisible.

Preguntado por la función que cumplía en LAPA, refirió que ingresó a la mencionada empresa el día 18 de julio de 1996 y presentó su renuncia, para dedicar más tiempo a su familia, el día 2 de julio de 1999, que solo ocupó el cargo de Gerente de Operaciones, y que no volaba; y que durante su gestión se completaron en LAPA aproximadamente 115.000 despegues sin novedad.

Señaló además que fue incorporado a la empresa luego de una citación que recibió de la consultora Egon Zehnder International, donde tuvo dos entrevistas. Asimismo manifestó que tenía conocimiento de que Rony Boyd estaba como director general, a quien conocía de haberlo visto por intermedio de un amigo.

Destacó que su función comprendía el efectuar todo lo necesario a fin de que se cumpliera el horario comercial establecido por la compañía con seguridad, y se diera confort para el pasajero, remarcando las normas que debía cumplimentar para tal fin (NESTAR y ROATAC). Manifestó que también tenía participación en la programación, junto a la participación de la Gerencia de Línea.

Manifestó que LAPA tiene una Oficina de Programación de Tripulaciones que programa la actividad mensual (planes de vuelo de los pilotos), y que está en comunicación permanente con la Oficina de Operaciones, quien se ocupa del despacho operativo de Aeroparque, y con los Gerentes de Línea, para coordinar la constitución o cambio de las tripulaciones que por diferentes motivos deban ser modificadas.

Relató a su vez que cuando ingresó en LAPA se encontraba en Ingeniería de Operaciones el Comandante Guillermo Rubino, el Comandante Fabián Chionetti era Jefe de Pilotos, la Jefatura de Línea B-757 era manejada por el Comandante Rubino y el Comandante García era Jefe de Instrucción; no recordando bien cómo era el organigrama de la Gerencia en esa época. Asimismo aclaró que los cambios que realizó fueron: establecer un organigrama igual al que operaba la empresa de su proveniencia, Aerolíneas

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Argentinas, a la fecha de su ingreso a ella consistente en: Gerente de Línea B-757 a cargo de Fabián Chionetti, Gerente de Línea B-737 a cargo de Gabriel Borsani, Gerencia de Ingeniería de Operaciones a cargo de Guillermo Rubino, Jefatura de Despacho Operativo a cargo de Sergio Demarsico, Oficina de Tripulaciones a cargo de Carlos Leyes. Que los inspectores e instructores dependían directamente de los Gerentes de Línea, lo que era importante en el caso de la Línea B-737 ya que recién ingresado, resultaba imprescindible hacer un relevamiento de la capacidad técnica de los Comandantes y Copilotos de la compañía, por un piloto que "vuele el avión", quien podía verificar directamente a sus pilotos.

Del mismo modo detalló como estaban estructuradas las restantes gerencias de la empresa, haciendo mención a la interrelación de las actividades de las mismas, que dependían jerárquicamente del Director General.

Destacó además que tenían una reunión semanal con el Sr. Gustavo Deutsch, el Sr. Boyd y todos los Gerentes, con el fin de controlar la gestión de cada gerente. Remarcó que en dichas reuniones se exponían los problemas del área y se proponían las soluciones a adoptar, pero la resolución final la adoptaba el Director General. Asimismo refirió que no tenía ninguna relación con la sindicatura de la empresa, y que con el resto de los directores nunca tuvo una relación laboral.

En relación al perfil que debe poseer el Comandante de línea aérea remarcó que es el de una persona sensata con alto grado de sentido de la responsabilidad, que tiene que tener un acabado criterio de la responsabilidad que es manejar un avión de línea aérea y que tiene que tener respeto por su profesión y por las vidas y bienes que se le confieren bajo su responsabilidad. Del mismo modo destacó que cuando ingresó en LAPA la gente que propuso para ocupar los cargos gerenciales y los pilotos que ingresaron respondieron a sus requerimientos, y que se respetó siempre su criterio.

USO OFICIAL

Se refirió además al entrenamiento de la empresa reglamentado para la implementación de un curso de transición.

Señaló que los mismos están reglamentados por el fabricante del avión y aceptados por la autoridad aeronáutica competente, y dentro de esos parámetros se “mueve” LAPA.

Que en el caso de ascenso de un Primer Oficial a Comandante del mismo avión, no se le da el curso teórico -porque ya recibió en ese avión el curso teórico completo, ya contestó los test de evaluación y ni el fabricante ni la autoridad lo requieren- y sí se le da el curso de simulador completo, operando el mismo desde el puesto izquierdo.

Que se le dan nueve turnos de simulador (36 horas) en United Airlines, Denver, Colorado, Estados Unidos; en el último turno se produce la verificación por parte de un instructor de LAPA y el inspector de la autoridad aeronáutica.

Que al terminar dicho curso, los pilotos vuelven a Buenos Aires y realizan un curso de vuelo consistente en dos turnos de dos horas de vuelo local, al que asisten el instructor de LAPA y el inspector de la Fuerza Aérea, y una vez aprobado el mismo, éste le entrega al piloto la habilitación provisoria para el tipo de avión, firmada por el último, que le permite al piloto operar el avión por un lapso de tiempo aproximado de treinta días en el que vuela la aeronave desde el puesto izquierdo, mientras que el instructor se coloca a la derecha, hasta que está lista la habilitación definitiva, firmada por el Director de Fomento y Habilitación o quien lo reemplace.

Destacó a su vez que la actividad de instrucción era registrada por los instructores, entregada al Gerente de Línea y éste por intermedio de empleados administrativos procedía a su archivo; que el archivo de los legajos de los pilotos estaba físicamente ubicado en las respectivas Gerencias de Línea, y que los Gerentes de Línea eran los responsables de mantener el archivo de los legajos contando con ello con personal administrativo. Destacó asimismo que el Gerente de Operaciones tomaba vista de los resultados de la instrucción de cada piloto a través del Gerente de Línea.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Que si el piloto era muy satisfactorio, no era necesario un detalle muy minucioso; si había alguna anormalidad, se lo comunicaban y trabajaba el tema junto a dicho gerente.

En relación al legajo de Weigel, refirió que lo tuvo varias veces a la vista, y que le llamó la atención que mientras volaba SAAB tenía calificaciones en las que siempre aprobaba pero con alguna observación escrita, pero que cuando pasó a volar B-737 se notó una mucho mejor performance. Que en una sola oportunidad observó un standard menos - también aprobado- pero sobresalía netamente el desempeño satisfactorio en la gran mayoría de los ítems considerados.

Relató que del vuelo rasante sobre Villa Gesell efectuado por Weigel, sólo tomó conocimiento extraoficialmente, que se había producido antes de su gestión en LAPA, y que le comentaron que lo habían bajado a copiloto.

En cuanto a la promoción de un Copiloto de B-737 a Comandante del mismo tipo de máquina, dijo que su reglamentación existía en el manual de operaciones de la empresa, y en las normas establecidas para el servicio de transporte aéreo regular y la reglamentación para la operación de transporte aéreo comercial, estas últimas determinadas por la Fuerza Aérea Argentina.

Que las decisiones con respecto a los ascensos las tomaban la Gerencia de Recursos Humanos y la Gerencia de Operaciones en forma consensuada con la Dirección General.

Una vez exhibidas las constancias de los exámenes del Full Flight Simulator Recurrent (2° Semestre 98) y el Flight Simulator Recurrent (1° Semestre 98) del legajo de Weigel, manifestó que no advertía en el segundo semestre ninguna dificultad, y en el primero, observaba que le pedían que "no descontrolé la nave", sin entender qué significaba eso para el instructor.

USO OFICIAL

Que en el examen le tomaron veintiún ítems, de los cuales veinte resultaron standard y uno en standard menos, que es el de aproximación por instrumentos. Que fueron evaluadas y se consideraron superadas a la luz del resultado del recurrent del segundo semestre, en el cual se le tomaron veinticinco ítems, de los cuales veintidós fueron evaluados standard y tres fueron evaluados standard más; aclarando que el ítem de la aproximación por instrumentos, en el segundo semestre calificó standard más.

Refirió que las observaciones efectuadas en el recurrent del primer semestre del año 98, no demuestran un desconocimiento de los procedimientos por parte de Weigel, sino simplemente manifiestan una desatención o actitud irrelevante, o una demora en un procedimiento, pero no su desconocimiento.

Aclaró que el "debriefing" es el tiempo de la instrucción utilizado para evaluar el resultado del trabajo; durante el mismo el instructor hace al alumno las observaciones que haya notado durante la ejecución del mismo; que los comentarios que hace el instructor en los documentos son parte del debriefing.

El compareciente destacó que la relación que tenía con el comandante Weigel era estrictamente profesional, lo mismo que con Etcheverry, que lo conoció en LAPA, y que su única obligación como Gerente de Operaciones era dentro de la relación técnico/profesional, verificar la aptitud técnica y psicofísica del interesado. Resaltó que muchas veces la Gerencia de Recursos Humanos tomaba conocimiento de problemas extra laborales, y el temperamento que se adoptaba eran las medidas necesarias para que el tripulante interesado fuera desprogramado y puesto en observación en caso de que esto pudiera afectar su desempeño.

Asimismo se refirió a los cursos de instrucción dictados por la empresa, refiriéndose a los cursos iniciales y a los recurrents.

Manifestó que los responsables de los dictados de los cursos teóricos eran primeros oficiales de LAPA, que los prácticos de simulador para las distintas líneas eran, en B 757, Chionetti, Ossa y Henry, y en B737, Velázquez, Vicente Sánchez, Biró, Baigorri y Schmidt.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Del mismo modo recordó a Mac Intyre como uno de los copilotos que dictaba el curso de emergencias para pilotos y auxiliares de abordaje. De CRM eran Chionetti y Novo por la Gerencia de Operaciones, y Rastelli y Vandam por la Gerencia de Recursos Humanos; de Primeros Auxilios tenían al Dr. Claudio Gulo. Recalcó que cuando ocupaba el cargo de Gerente de Operaciones consideraba a los cursos suficientes. Que todos los cursos que se daban en LAPA fueron auditados, y también el sistema de instrucción. Que LAPA tuvo que presentar el manual de operaciones y ser aprobado por la autoridad aeronáutica de los Estados Unidos.

Del mismo modo mencionó que las tareas de inspecciones de vuelo de línea eran anuales, según año calendario, por piloto, que las realizaban los Gerentes de Línea y los comandantes inspectores, que se realizaban llenando el formulario correspondiente, que se elevaba a la gerencia a su cargo para su evaluación.

Respecto a la selección de pilotos, la Gerencia de Recursos Humanos -a cargo de la Licenciada Nora Arzeno- trabajaba en conjunto con la Gerencia de Operaciones, para realizar entrevistas personales y test psicológicos de los candidatos, pero no tenía poder para vetar ni para imponer un piloto, ya que sólo vertía su opinión.

En cuanto a las vacaciones de los pilotos refirió que los mismos tienen cuarenta días por año, de los cuales treinta son corridos partidos en fracciones de quince, y diez días -del art. 44 del Convenio Colectivo- que se dan en la estación opuesta. Que los pilotos las solicitaban a Operaciones, y Operaciones se las otorgaba de acuerdo a un plan -que él siguió hasta el 2 de julio de 1999 en que se retiró de la empresa-, que consistía en cumplimentar en lo posible el otorgamiento de las vacaciones de acuerdo a lo solicitado por los pilotos y siempre respetando los principios de seguridad.

Aclaró que nunca tomó conocimiento que un piloto canjeara por dinero el uso efectivo de sus vacaciones. Asimismo mencionó que puede suceder que a un piloto se le adeude algo de vacaciones sin que por ello esté

USO OFICIAL

vencido -sin entender qué sentido se le asigna a estar vencido-; refirió que por encima de un determinado número de vacaciones que se le adeuden, tienen una inhabilitación para volar, pero no recordó cuál es ese número. Resaltó que ni a Weigel, ni a Etcheverry se le debían vacaciones hasta el momento de su retiro que fue el 2 de julio de 1999.

Que Weigel había regresado de sus quince días de vacaciones el día 1^a de mayo de 1999, y Etcheverry aún no había tomado sus vacaciones anuales pues tenía ocho meses en la empresa.

Asimismo y preguntado que fuera sobre una denuncia efectuada por un piloto de la línea en el mes de abril de 1996 dirigida al Jefe de Pilotos, Comandante Chionetti, donde se ponía en conocimiento del mencionado acerca de una serie de irregularidades técnicas, todas relacionadas a fallas en la seguridad y en donde se hacía mención a que de continuar con la política operativa que se implementaba en ese momento se podía producir un accidente, refirió que tuvo conocimiento de ello, que se lo informó el comandante Chionetti aproximadamente dos meses después de su ingreso a la compañía, recordó que con el comandante Chionetti realizaron un exhaustivo estudio de la nota y dieron información al Sr. Ronnie Boyd y a la Gerencia de Recursos Humanos de la existencia de la misma. Recordó haberse reunido con el Sr. Piñeyro en la Gerencia de Operaciones, en el año 1996, pero mencionó que el nombrado tenía una postura irreductible por lo que refirió que no le fue posible mediar, resaltó que el tema de Piñeyro se conversaba periódicamente en las reuniones con el Presidente de la compañía y el Director General. Recordó que Piñeyro tuvo un problema psiquiátrico en el INMAE, y desde ahí no se habló más de su regreso a la empresa pues ya no tenía más la patente para volar. Recalcó que los hechos narrados por Piñeyro en la nota mencionada, fueron anteriores a su ingreso en la empresa, y que no quedó pendiente ninguna acción correctiva vinculada con la seguridad de vuelo de las requeridas por el comandante Piñeyro. Recordó que una cosa que este último puntualizaba en su nota, era volar con el avión en condiciones no go, que fue la que le pareció más importante de todas, pero enfatizó que mientras el dicente estuvo en LAPA, ningún piloto voló en esas condiciones, lo que no es habitual y está especialmente contraindicado en la industria.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

En igual sentido, manifestó en cuanto a una carta documento del mes de junio de 1999 efectuada por un piloto de línea dirigida al Sr. Andres Deutsch en igual sentido que la anterior, que en una reunión semanal el señor Deutsch manifestó que había recibido una carta de Piñeyro, resaltando el compareciente que nunca la vio y tampoco conoció el contenido.

Por otra parte, manifestó que la labor de los inspectores de la Fuerza Aérea era actuar como veedores de la calidad de la instrucción y el desempeño de los pilotos; que LAPA se hacía cargo de los viáticos de los inspectores; que de algunos él conocía su habilitación en los aviones que inspeccionaban, recordando a Hugo Liernur -que estaba habilitado en todos los aviones de Boeing- y a Alejandro Nishimoto. Que los inspectores son los mismos que habilitan a los pilotos de otras líneas aéreas comerciales.

Refirió que, lo mismo que en todas las empresas aerocomerciales argentinas, aproximadamente un 40% de los ingresantes son pilotos vinculados a la aviación militar o fuerza de seguridad, y que el único motivo de ello es porque aprueban los exámenes, ya que entran en el mismo proceso de selección que el resto de los pilotos.

En relación a la designación de los instructores refirió que éstos eran propuestos por la Gerencia de Línea respectiva, luego se consensuaba con instructores ya nombrados y se elevaba la propuesta al Gerente de Operaciones quien daba el visto bueno de los candidatos propuestos o no. Los instructores eran evaluados por su currículum, por sus valores técnico/profesionales y por el ascendiente que tenía entre sus pares. Que necesitaban la licencia de instructor de vuelo que les otorgaba la Fuerza Aérea Argentina, para todo tipo de avión.

Del mismo modo aclaró que el Gerente de Línea correspondiente hacía reuniones periódicas con los instructores donde se realizaban trabajos de actualización profesional y donde podía medir el desempeño de los instructores. También el Gerente de Línea a través del

USO OFICIAL

resultado obtenido en la instrucción y la excelencia de la misma, podía hacer un seguimiento de las cualidades del instructor.

En relación a la programación de las tripulaciones refirió que éstas se programaban de forma tal que las tripulaciones se integraran en la forma más segura, verificando la combinación de la tripulación, como ejemplo remarcó que un copiloto nuevo tenía que salir con un instructor.

En la última ampliación de su declaración indagatoria, Diehl manifestó como primera medida, que a su entender faltaba precisión sobre cuál era concretamente la conducta que se le atribuía, y en relación a la prueba colectada, mencionó que ninguna merece, a su entender, una valoración cargosa en su contra.

Asimismo remarcó que su actuación en LAPA fue como manda la ley, y que es coincidente la opinión pericial sobre el cumplimiento de la ley y los reglamentos propios de su función.

Del mismo modo remarcó que no existe constancia de que alguna conducta suya pudiera ser causa del accidente, y que esto no sólo surge pericialmente, sino que también lo ha establecido la Junta de Accidentes, que fueron las maniobras inadecuadas del piloto Weigel las que determinaron el accidente.

Remarcó además que tampoco existe prueba alguna que conduzca a sostener que él podía prever que meses después de su alejamiento de LAPA el piloto Weigel intentaría un despegue olvidando configurar los flaps del avión, omitiendo realizar el chequeo, desatendiendo la alarma específica e intentando luego abortar el despegue cuando ya esa maniobra no era viable sin estrellarse; resaltó que todo ello supone fallas de maniobra de tal magnitud que no pueden ser imaginadas en un piloto con la experiencia - inclusive en ese mismo avión- de Weigel.

Por otro lado, adujo que los informes de los psiquiatras Díaz Usandivaras y Goldstein señalan la existencia de “patologías enmascaradas y ocultas” en la personalidad de Weigel que nadie pudo advertir, del mismo modo remarcó que los testigos que volaron con él, pilotos, y personal de cabina, fueron contestes en señalar que Weigel no exteriorizaba signo alguno sobre tales actuaciones y ello refuerza la opinión de los peritos psiquiatras

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

antes nombrados, concluyó entonces que así como los numerosos testigos que declararon en ese contexto no advirtieron señal de patología alguna sino que vieron en Weigel a un piloto normal, tampoco el compareciente pudo advertir anormalidad alguna, ya que nada exteriorizaba en tal sentido, resaltando que además el INMAE certificaba su actitud psicofísica.

Durante el transcurso del debate, Diehl quiso formular algunas aclaraciones.

Mencionó que en la mayoría de las líneas aéreas del mundo, el personal de cabina vuela indistintamente en aviones Airbus y Boeing, mientras que en LAPA y en Aerolíneas Argentinas, todos los aviones eran Boeing, por lo que son sistemas totalmente diferentes. Que el único organismo que está en condiciones de dar explicaciones del accidente es la Junta de Investigación de Accidentes de la Aviación Civil (JIAAC), y nadie -ni la empresa LAPA- puede pasar por encima de ello. Que las auxiliares de abordaje pueden opinar sobre la personalidad del piloto y del copiloto, pero técnicamente no porque no están capacitadas; en ese aspecto sólo la autoridad de aplicación -Dirección de Fomento y Habilitación del Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina- puede calificarlos, y la capacitación se efectúa por medio de la licencia que les otorgan.

También manifestó que no hay ninguna profesión en el mundo en la que se efectúe un seguimiento como el que se hace con los pilotos, que cumplen con un examen técnico y físico cada 180 días y psicofísico cada 365 días

Posteriormente, en el transcurso del debate, Diehl amplió su declaración y aclaró, en su carácter de Comandante de Líneas Aéreas con 30 años de experiencia, que si bien muchos de los testigos dijeron que conocían el significado e importancia del término cabina estéril, el principal responsable de la misma es el comandante de la aeronave que debe impedir que se interrumpa en los chequeos, repaso de listas, despegue, etc., y lo lógico y en todas las líneas aéreas, frente a una virtual intervención, es dar una orden

USO OFICIAL

verbal o gestual, ya que puede ser que el personal de cabina ingresen o llamen para hacer conocer una circunstancia importante. Remarcó que ejerce facultades de autoridad pública (art. 85 CA), y en la infracción de cabina estéril es el mismo comandante el que debe actuar (art. 81 CA), debe impedir o sancionar la conducta y hacer que la empresa adopte medidas.

En cuanto al régimen sancionatorio específico en LAPA, manifestó que, así como en el régimen general de sanciones de leyes de trabajo no se pueden tipificar todas las sanciones, tampoco en Aerolíneas Argentinas hay una norma sancionatoria ni cree que exista en otras empresas (dado que durante los 25 años en los que trabajó para otras empresas nunca supo de la existencia de este tipo de sanciones), pero que tampoco puede pretenderse sancionar a gerentes, a quien sólo deben comunicarse las infracciones.

Dijo que en determinado momento, a nivel mundial se permitió el acceso de la tripulación al cockpit, pero que, desde los sucesos del 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos, este acceso ya no tiene esa flexibilidad ya que ahora se blindan las puertas de acceso a la cabina con clave alfanumérica.

Antes de que en el debate se procediera a escuchar la declaración testimonial de Leitmann Patt, el procesado DIEHL quiso hacer una breve exposición, de algo que considera importante.

Dijo que en 1999 se intentó aprovechar la circunstancia de su alejamiento de LAPA antes del accidente para que se sumase a un grupo para desprestigiar a esa empresa, y en ese contexto, quiere señalar que aunque Leitmann Patt dijo en su declaración anterior que no tiene interés en esta causa, para él sí lo tiene, y esto está expresamente demostrado en los mails que le remitiera el ex videcomodoro después del accidente, los que fueron presentados por su defensor en este acto, en los que le pide que se sume a la campaña de desprestigio, y por no hacerlo, lo insulta, con una velada amenaza de que se lo iba a incluir en el proceso en que se encuentra.

Solicitó que se le lean los mails a Leitmann Patt, y si los desconoce, pedirá que se dispongan pruebas para demostrar su autenticidad.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Agregó que la campaña de desprestigio de LAPA venía desde antes del accidente, porque era argentina, no española, y se consolidaba en el mercado aerocomercial argentino; que el accidente les vino como anillo al dedo para desprestigiarla, y así se ven testigos que por despecho, enemistad o intereses personales o sectoriales vienen a declarar contra LAPA persiguiendo fines ajenos a la justicia, y utilizando el dolor de los deudos.

Que con los mails se intentó hasta explotar su propio dolor, ya que él también perdió su hijo mayor, de 21 años, en un accidente aéreo, carbonizado, y sabe lo que se siente.

En otra jornada del debate, y habiéndose recibido numerosa prueba testimonial, DIEHL manifestó su voluntad de ampliar su declaración indagatoria, para referirse por un lado, a cómo funcionaba la empresa LAPA, cuya realidad según él fue muy desvirtuada por los peritos y los testigos; y por otro lado, a hacer una reseña de cómo funcionaron diversas instituciones y personas que se asociaron para perjudicar a la empresa y a miembros de directorio.

Comenzó relatando su CV: dijo que estuvo en Aerolíneas Argentinas 26 años, donde voló 13.000 horas en diferentes aviones; 15 años como instructor de vuelo, formando alrededor de 100 pilotos, entre ellos no menos de 60 comandantes que están volando actualmente en esa empresa. También que fue comandante de B 727 y coordinador de cabotaje regional de dicha compañía, con 300 pilotos y tres líneas a cargo; y el primer investigador argentino de accidentes reconocido por IFALPA.

Señaló que aplicó en LAPA toda la experiencia que tuvo en su desempeño en Aerolíneas Argentinas. Que tomó conciencia de que tenía que tener un equipo de trabajo acorde, formando un equipo de elite, y lo hizo con los mejores hombres que tenía LAPA en ese momento: De Marisco –operaciones-, Novo –PREVAC-, Leyes –Tripulaciones-, y diverso personal administrativo. Que también cuando ingresó a LAPA formaba parte de la gerencia De Víctor, el comandante Rubino (haciendo hincapié por su

USO OFICIAL

colaboración en el manual de LAPA) y el Sr. Leyes. Dijo que le llama mucho la atención que Leyes y Rubino, que trabajaron en su gestión y no son enemigos de Piñeyro, no estén en esta causa en la misma situación que los imputados, en la que están sólo los que quisieron decir la verdad.

Puso especial énfasis en desvirtuar una cantidad de testimonios que se escucharon acerca del desorden y la desorganización, la falta de cultura de seguridad, y un montón de inexactitudes que dijeron. Señaló que LAPA estaba en franco crecimiento y tuvo la “osadía” de desarrollarse en un ambiente dominado por monopolios y organizaciones que tienen un peso muy fuerte en Argentina, y quiere destacar especialmente la contracción al trabajo que tuvieron para tener organización eficiente, moderna y con claro sentido de la responsabilidad y el trabajo que tenían que encarar.

Manifestó que todas las mañanas empezaba el día con una reunión en Aeroparque, que fue generada a instancias de Boyd con el objetivo de reunir las tres áreas de mantenimiento, operaciones y atención al pasajero para generar eficiencia, seguridad y confort al pasajero, y de estos ítems siempre hacía hincapié en la seguridad. Indicó que un sólo testigo dijo que si alguien piensa que la seguridad es cara, que pruebe con un accidente, y eso ellos lo tenían grabado a fuego.

Dijo que a la reunión acudían Schmetckam, Wilson y Diehl, y se evaluaba la seguridad de la empresa, mantenimiento, cumplimiento del horario por debajo de la seguridad, cumplir los vuelos en forma segura y cumplir los horarios para que la empresa tuviera prestigio, y en tercer lugar estaba atención al pasajero, para dar a los pasajeros el mejor confort posible. Y por esas reuniones LAPA pasó a tener más seguridad, cumplimiento de vuelos y confort, y estuvo por encima de la media de Argentina y del mundo.

En cuanto a la interacción de su gerencia con los superiores, mencionó que se reunían los miércoles en Santa Fe 1970, y las reuniones eran presididas por Deutsch, y estaba Boyd, Lorezenti, Schmetckam, Guerra, Arzeno, Wilson y Diehl. En este punto, refirió que cuando estuvo a cargo de tres líneas en Aerolíneas Argentinas, nunca pudo generar una reunión para contar sus necesidades, y en cambio en LAPA, tenía al Director General todas las mañanas. Que al presidente de Aerolíneas Argentinas, en 26 años le vio la

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

cara 5 veces, y al presidente de LAPA lo veía todos los miércoles y a él le planteaba sus problemas.

Agregó que interactuaba con los otros gerentes que eran muy jóvenes y de brillante trayectoria, y todos se explayaban libremente para hacer crecer la compañía y se daban -por suerte- muchas discusiones. Que en el management moderno se trata de “tormenta de cerebros”, que es, aún en el disenso, cada gerente expresar libremente lo que sentía, y muchas veces discutían entre ellos y de ahí salían las soluciones. Que afortunadamente, cuando salían las soluciones, eran en pos del objetivo común que era la compañía.

Manifestó que con Mantenimiento permanentemente trabajaban e interactuaban por la calidad de entrega de las aeronaves, del gerente de mantenimiento al gerente de operaciones. Respecto a esto, dijo que se escucharon en el debate innumerables testigos acerca de cómo mantenimiento entregaba los aviones, y esto no es como dijo el 2% de los testigos sino como el 98% que dijeron que jamás volaron aviones no go, señalando que este “no go” es una de las raíces de engaño para armar esta causa.

Explicó que la interacción permanente con la gerencia comercial era en pos de lograr un horario cómodo, confortable para los pasajeros, que eran quienes les pagaban el sueldo.

Refirió que con RRHH interactuaba permanentemente con la incorporación de personal; que la empresa estaba creciendo y se hacía en forma eficiente. Que tenía 2 comandantes (Quintana y Fainberg) que acudían a RRHH y trabajaban para los ingresos de LAPA y las entrevistas personales con la gente de RRHH, entre la que estaba Nóblega o alguna otra, y a veces iba el declarante para ver el tipo de personas que se postulaban. Que RRHH hacía los pre-ocupacionales, que no se hacían a los de mucha antigüedad, por ejemplo Chionetti.

Manifestó que con Atención al pasajero, Wilson interactuaba muchísimo porque auxiliares y comisarios acudían a él, y los cursos de

salvataje se los daban los pilotos, y entonces hablaban para coordinar esos cursos y hacer un servicio mejor.

Añadió que fue muy desagradable para él escuchar pocos testigos diciendo que la empresa era un desorden ya que esto es falso.

Con relación a su gestión, dijo que la gerencia de operaciones es un trabajo en progreso, nunca se termina de crecer; que hace escasos meses desafortunadamente la empresa aérea más importante (Air France) tuvo un accidente y está seguro que puso su mejor esfuerzo para que las cosas salgan bien, y la formación de esos pilotos no se discutía. Señaló que sin embargo, esa noche la tripulación de Air France intentó pasar por una tormenta por la que no es posible pasar, y murieron 228 personas; que el comandante era experimentadísimo, pero esa noche fallaron; agregando que cuando los seres humanos no fallen más se terminarán todos los accidentes, no sólo los de aviación. Adujo que el ser humano es falible y es el eslabón más débil de la cadena de accidentes.

Destacó alguna de las tareas realizadas como logros de LAPA: la apertura de la ruta a Atlanta con trayectoria reconocida, y como eran una empresa pequeña fue difícil conseguirlo pues para operar en EEUU hay que cumplir las normas de allí, que es la FAAR129 de la Fuerza Aérea Norteamericana; que lo hicieron y lo hicieron muy bien; LAPA voló a Atlanta luego de rendir examen sobre su seguridad operativa, y todos los gerentes tuvieron que rendir. Que le pidieron el idioma inglés, y los pilotos de LAPA no tienen que envidiarle nada a los de Aerolíneas del inglés. Y así volaron en EEUU y operaron sin novedad.

Dijo que el segundo logro fue la incorporación de B 737-700, y esto hace poco se presentó en Aerolíneas Argentinas con orgullo; pero LAPA fue el primer operador del mismo en todo Latinoamérica y se pregunta si es la empresa a la que no le interesaba la seguridad y los pasajeros. Que traía un sistema de vuelo nuevo, y los pilotos de Aerolíneas Argentinas iban a ver ese avión. Que si esto no es seguridad aérea, se pregunta qué es la seguridad aérea, agregando que para traer estos aviones, LAPA contrató un ingeniero aeronáutico.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Respecto a De Víctor, dijo que hizo un gran trabajo en LAPA porque no tuvo accidentes, por más que se hagan películas. Que recibió la empresa a un nivel, y la elevó a un nivel superior, y está seguro que Chionetti la llevó más arriba aún.

Sobre Borsani, dijo que estuvo a cargo de la designación de instructores, que es un trabajo difícil de hacer; tuvieron un sistema de evaluación de desempeño, y al nombrado lo evaluó el declarante, y siempre sacó la calificación más alta, emocionándose un poco porque es parte de su vida.

Comentó que con De Mársico, de la oficina de despacho operativo, implementaron un sistema por el cual los pilotos de LAPA, antes de salir de vuelo, tenían toda la situación meteorológica de Buenos Aires, y comparó esto con Aerolíneas Argentinas, en la que el primer comandante que salía informaba por radio dónde estaban los cumulus limbus. Que De Mársico recibía vía satelital la meteorología real, y eso lo veían los comandantes antes de salir, preguntándose entonces el declarante si ésta era la empresa insegura que no respetaba la vida de sus pasajeros.

También dijo que está orgulloso de haber sido el jefe de Novo.

Respecto a la cartografía jeppesen, manifestó que gracias a Dios en LAPA tenían gente que pensaba distinto y no por ello la consideraban como su enemigo sino que eso enriquece. Manifestó que Otamendi declaró y entró antes que él a LAPA; que nunca reclamó esta cartografía en sus años de comandante; que lo que sí sucedió es que Otamendi era aviador naval y había un grupo que quería ser gerente de operaciones, y para llegar a ser gerente era formar parte del equipo, se entrevistó con él y no lo quería en su grupo de trabajo. Que cuando se hizo cargo de la gerencia y LAPA no tenía cartografía actualizada, se implementó lo que usaban en Aerolíneas Argentinas, que es un sistema de valijas para llevar la cartografía. Que a medida que fueron creciendo se llegó a que cada piloto tenga su cartografía. Señaló que Otamendi y Gatti –de Aerolíneas Argentinas- mandaron esa carta sobre la seguridad por

USO OFICIAL

la cartografía, cuando antes de que pongan la cartografía no se había ocupado de esto.

También mencionó como logro de la compañía en B 737 tener como Jefe de línea a Borsani en el año 1997, quien formó comandantes con un programa estandarizado, manual de vuelo de prueba, participó del seminario de Pratt & Whitney, de capacitación de CRM, y por eso en la evaluación de desempeño tenía la calificación más alta. Que Borsani es comandante de internacional de LAN, cuando “los demás” hacen películas y no encuentran el libro de vuelo.

El declarante se volvió a emocionar diciendo que él manda a sus familiares con Chionetti y Borsani.

Se refirió luego a la interacción con la Fuerza Aérea, que era la autoridad de aplicación. Dijo que primero la tenía con el Comodoro González, y al final de su gestión con Peterson. Que interactuaban como todas las líneas aéreas, entre ellas Aerolíneas Argentinas y Austral, a través de Fomento y Habilitación, que tiene inspectores que van a las líneas aéreas. Que las inspecciones que les hacía la gente de Peterson eran completas y había discrepancias; por ejemplo cuando crearon PREVAC, lo puso a Novo debajo de su gerencia y Peterson le dijo que tenía que depender del CEO de la empresa, con entrada directa al Director Ejecutivo. Que lo que le interesaba era la opinión, concepto, y el examen que vertían las autoridades de FAA; podían gustarle o no, pero la autoridad de aplicación la designa el Poder Ejecutivo, y no podía decirle a los inspectores que esto es la aviación civil y no tenían nada que hacer; tenía que responder a la autoridad de aplicación.

Dijo que también interactuaban con Dirección de transporte aerocomercial, y en su gestión era con el Dr. Gamboa, a quien le informaba por escrito los movimientos en la compañía; que lo único que hace el gerente de operaciones es informar el ascenso. Haciendo un paralelismo, mencionó que el Decano de la Universidad eleva el título pero no sabe si el alumno aprobó cada una de las materias con los profesores -a los que comparó con los instructores-.

Añadió que el mejor testimonio irrefutable del esfuerzo y calidad de la gerencia de operaciones son los pilotos que vuelan por todo el

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

mundo. Quiso destacar a Diego Karl, que ahora es instructor jefe de Aerolíneas Argentinas de B 737-700 y el curso inicial lo hizo en LAPA. Manifestó que había 4 o 5 que no los querían, entre ellos Pérez Tamallo, de APLA.

Refirió que en los años '90, Aerolíneas Argentinas y Austral son vendidas a Iberia, y los españoles hacen el vaciamiento de la compañía, vendiendo su centro de instrucción y mantenimiento para que las divisas queden en España, y todos los aviones de la flota de Aerolíneas Argentinas (que eran los activos) los vendieron y en el mismo acto los alquilaron. Que en ese momento, ante la impotencia e indignación, viendo que él era comandante internacional y todos los aviones tenían un dueño distinto, teniendo una desgracia familiar le vino la oportunidad de irse a LAPA, una empresa argentina, y tomó la decisión de irse allí.

Mostró un plato que le dio APLA cuando se fue de Aerolíneas Argentinas a LAPA, que es un reconocimiento a su trayectoria en la aviación comercial en Argentina; que se iba de la “poderosa” Aerolíneas Argentinas a la “simpática” LAPA, que tenía 6 aviones, 7% del mercado de cabotaje. Pero agregó que cuando empieza su gestión en LAPA, ese plato ya no significaba una brillante gestión y no tenía mérito aeronáutico y pasó a ser todo lo contrario. Que él era el socio nº 460, que pertenece a la vieja generación de APLA, y cuando LAPA empieza a ser competencia de Aerolíneas Argentinas, se unen para desprestigiar a LAPA y a su persona, Prelooker, Velasco, López Camelo y César Gatti, y posteriormente otros pilotos.

Manifestó que Jorge Prelooker es piloto jubilado y recibe de Aerolíneas Argentinas pasajes gratis por esa condición, y cobra además una caja complementaria; le sacaron estos privilegios y esta persona hizo la pericia que hizo, donde destaca que trabajó con cajas de documentación del juzgado, sentado en un escritorio con cajas de papeles con legajos que no se sabía si estaban enteros o no; agregó que no hay inventario serio de los legajos, se presentaron formularios con elementos agregados a mano y sobre eso

USO OFICIAL

Prelooker hizo una pericia sin hablar con nadie de LAPA. y el nombrado alega que son todos culpables del accidente.

Agregó que Carlos Velasco en su pericia dice que le lavaban cerebros a los pilotos para volar aviones no go, y el declarante se pregunta si 180 aviadores son imbéciles y se les puede lavar el cerebro; que esto no tiene sentido común.

Refirió que López Camelo es hijo de un amigo de su padre, y el declarante le enseñó todo lo que sabe de vuelos internacionales, fue su instructor, remarcando que en la vida hay valores, y por eso el profundo dolor que le causó su declaración. Agregó que cuando era gerente de operaciones de LAPA, López Camelo le pidió que entrevistara a un amigo suyo que quería ingresar a la empresa y ese era Piñeyro, y él le dijo que conocía el caso. Manifestó Diehl que cuando él entró a LAPA, Piñeyro no volaba, pero salió el tema Piñeyro; que esa nota la leyó y con la denuncia se entrevistaron testigos para ver si volaban no go; si era cierto que mantenimiento era un desastre, y la respuesta era unánime en contra de Piñeyro. Que le dijo a López Camelo que lo iba a recibir y lo recibió a Piñeyro, y no le extraña lo que dijo Piñeyro de él, pero lo de López Camelo sí le duele porque era su amigo.

Agregó que Piñeyro quería reingresar a la compañía, pero aplicando sentido común, qué gerente de operaciones le va a ofrecer dinero; eso no resiste análisis, cree increíble y muy poco serio lo de Piñeyro. Que al día siguiente en que Piñeyro vino a declarar al juicio, no paró de sonar su teléfono.

Comparó cómo debe operar una línea aérea, con Aerolíneas Argentinas y Austral; mostró la lista de accidentes desde 1948 hasta el 31/8/99, donde Aerolíneas Argentinas tuvo 30 accidentes de aviación, puntualizando en la hoja n° 5 el accidente n° 24 (A 748), que se precipitó a tierra en Corrientes, siendo la tripulación excelente, resaltando éste donde el instructor jefe que habilitó a los 2 pilotos era Jorge Prelooker.

Comentó que para estos accidentes no hubo procedimiento sistémico porque eran de Aerolíneas Argentinas y de Austral, y que parece que eso tiene cabida solo para LAPA. Dijo que el procedimiento sistémico de LAPA no tiene que ver con el motivo del accidente de Dryden, donde el juez

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

tenía la misión de mejorar el sistema aeronáutico de Canadá y no era para perjudicar al directorio de la empresa.

Manifestó que en este caso, APLA, cuando cambia de opinión con respecto al declarante, usa al vicecomodoro Leitmann Patt que era quien trabajaba en la formación de CRM con él, y es increíble que quien trabajaba codo a codo suyo y con quien formaron 4 instructores de CRM, resulte ser luego quien manda el mail diciendo que LAPA era un desastre. Agregó que la realidad es que Leitmann Patt quería ejercer una cierta acción sobre la FAA.

Manifestó que el resultado de estas cosas desafortunadamente es muy lamentable y tiene fecha: 25/8/09; que APTA, que es el gremio de mecánicos, donde contestó el informe que dice que de 48 reportes presentados en Aerolíneas Argentinas hubo fallas en 4 casos, o sea el 8% del total, y que el 92% fueron fraguadas por los pilotos, lo que perjudicó a la empresa.

Respecto al hecho imputado en el Requerimiento de elevación a juicio, dijo que no fue él quien permitió el ingreso de Weigel en la compañía, que a Tantos no le conoció la cara, y que sí era gerente de operaciones cuando ingresó Etcheverry.

Indicó que en el MOV “aborte por cualquier causa”, se omitió destacar la configuración insegura como lo hace el manual de Boeing. “Paliativo” es otra muestra de su negligencia.

Que están orgullosos del trabajo hecho en el MOV de LAPA, y muchas cosas fueron copiadas por otras empresas; y en el Briefing de prevuelo dice “causas”, y al pie dice que este briefing tiene la filosofía del manual de la FAA de EE.UU., que es la “jefa” de Boeing.

Explicó que el concepto de abortar antiguo “antes de V1” no establece el criterio de abortar antes de los 80 nudos por cualquier causa. Que esto de los 80 nudos lo incluyen los manuales nuevos. Que “cualquier causa” es cualquier causa, y es el criterio moderno de la teoría de aborto de despegue, no siendo necesariamente que se afecte la seguridad de vuelo. Dijo que quien aportó asesoramiento a la Fiscalía es un piloto muy viejo.

USO OFICIAL

Al serle preguntado por qué dijo que Leyes tenía que estar sentado e imputado en este juicio, aclaró que no como imputado sino como testigo porque es importantísimo.

Manifestó también que el piloto garantiza con su vida el trabajo que está haciendo, preguntándose quién puede querer volar un avión no go, si la vida de los pasajeros es sagrada.

En cuanto a su opinión acerca de la instrucción de Weigel, dijo que la opinión está dada por los instructores de la compañía que dijeron el valor de la calificación de un piloto, las observaciones y la calificación final. Lo comparó con Aerolíneas Argentinas, ya que en la lista de accidentes hay varios pilotos de esa empresa. Dijo que Rubén Gazzera es el número 1 de Aerolíneas Argentinas y con un F 28 (LOB) cayó en Concordia, y él lo sacó dentro de un monte; se rehabilitó como piloto de la empresa y es comandante de A 340 y volaría con él porque es excelente profesional aunque ese día se equivocó. Agregó que si una organización es capaz de recuperar un piloto de un accidente gravísimo, como no puede ser capaz de corregir una simple observación en un legajo. Que el instructor que toma la instrucción, con lo anterior sabe dónde ajustar los temas para practicar, y nada tiene que ver esto con las curvas de aterrizaje.

Que si toma un piloto sobre estándar, en un mes vuela, y quizás otro demora más tiempo, conoce casos de 4 años y que son excelentes luego de eso, mencionando algunos casos de Aerolíneas Argentinas. Agregó que si Weigel no hubiera tenido capacidades totales, no hubiera ascendido, como le pasó a otros, citando a Avancini, que era muy querido, y a López Rodríguez. Que según el NESTAR 13.3, el instructor responsable es quien certifica la idoneidad.

Refirió que Weigel no fue ascendido por ser amigo de él ni de nadie en la compañía; que esta causa es una película, hubo un programa sin castigo, no pudiéndose imaginar qué mente humana es capaz de coordinar a todos los instructores, gerentes y a la FAA; donde todos saben que el piloto es malísimo y lo ascienden por ser amigo.

Expresó que la aviación comercial va a seguir siendo el transporte más seguro del mundo.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Manifestó que estaban permanentemente auditados por Boeing en LAPA; que la oficina de Boeing la tenían al lado de la de LAPA, y cuando se compraron los B 737-700 tenían contacto permanente por temas de mantenimiento y de operaciones.

Aclaró que el examen preocupacional no correspondía hacérselo a los pilotos que estaban en la compañía por algo lógico, ya que no se le puede pedir que rinda examen preocupacional a quien ya ejerce el mando.

En cuanto a los requisitos para las opciones, dijo que se hacían consensuados con la gerencia de línea; se publicaban y los que reunían los requisitos se podían presentar.

Mencionó que García estuvo con él un tiempo como jefe de instrucción, pero venía con ese cargo desde cuando De Víctor era gerente.

USO OFICIAL

D- FABIAN MARIO CHIONETTI

A fs. 12027, 13408, 14393, 15198, y 19451 obran las declaraciones indagatorias prestadas por Fabián Mario Chionetti en las presentes actuaciones, que fueron leídas en el debate, luego de que el nombrado manifestara en esta instancia que se negaba a hacerlo hasta más adelante por las imprecisiones de la acusación fiscal, que quería que su inocencia surgiera del debate mismo, y aclarando que jamás participó ni concurrió a un simulador con Weigel y con Etcheverry.

Surge de aquellas declaraciones, que Chionetti señaló que estaba absolutamente convencido de que su proceder fue el correcto y que el accidente ocurrió por causas ajenas a cualquier determinación que lógica y razonablemente pudo haber adoptado, no existiendo relación causal alguna entre el accidente y su desempeño en la empresa.

Refirió que en 1983 obtuvo su licencia de piloto privado de avión y licencia de despachante de aeronaves otorgada por el Comando de

Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina, comenzando a juntar horas de vuelo de diversos tipos y clases de aviones, y que en 1985 ingresó a LAPA como despachante de aeronaves. Que paralelamente realizó vuelos en aviación general, obteniendo en 1987 además la licencia de piloto comercial de primera clase con habilitación de vuelo por instrumentos, ingresando en esa fecha como copiloto de la aeronave SAAB SF 340, cuando tenía 1.200 horas de vuelo, desempeñándose como tal hasta 1992.

Dijo que en 1987 participó de las Jornadas de Seguridad desarrolladas en APLA (Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas), que en 1988 obtuvo su licencia de instructor de vuelo de avión, y en 1989 obtuvo su licencia de piloto de transporte de línea aérea (TLA), participando durante esos años en distintas actividades de reuniones y comités de seguridad aérea y prevención de accidentes.

Que en 1993 completó su curso de piloto de SAAB en Estados Unidos, y ascendió a comandante de SAAB SF-340, y a fin de ese año se le ofreció la jefatura de línea de la referida aeronave, con dos aeronaves y aproximadamente quince pilotos a cargo. Que en 1994 obtuvo el certificado de competencia de instructor de vuelo por instrumentos en adiestrador terrestre, que otorga la Fuerza Aérea Argentina, y realizó la transición de la aeronave SAAB al Boeing 737-200. Que durante 1995 se desempeñó como comandante de B 737-200, que en 1996 fue designado Jefe de Línea de B 757-200, con una aeronave y 16 pilotos a cargo (que en 1997 ascendió a dos aeronaves y 25 pilotos), cargo que en 1998 cambió de denominación a Gerente de Línea, y que en julio de 1999 se lo designó Gerente de Operaciones.

Que también en 1997 realizó el curso de instructor-facilitador de CRM-LOS en un curso regular dictado por la Fuerza Aérea Argentina.

Del mismo modo detalló la participación activa que tuvo el compareciente en el comienzo de la operación regional e internacional de la empresa, a través de la cual se obtuvo la calificación de FAR 129 para operar en el espacio aéreo y territorio de los Estados Unidos con las aeronaves B-757 y 767, teniendo a su cargo a mediados de 1999 tres aeronaves de gran porte y casi 40 pilotos desarrollando operaciones de cabotaje, regional e internacional.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Dijo que como consecuencia de dicha autorización otorgada por la autoridad estadounidense, LAPA fue sometida a un régimen de fiscalización de ese organismo, el cual realiza periódicamente inspecciones (incluyendo sus aviones y capacidad de sus pilotos), las que efectuó en 1998 y en 1999, ratificando las condiciones de idoneidad de LAPA.

Asimismo destacó en su declaración que en 1998 LAPA comenzó a dictar los cursos de CRM que había oficializado la Fuerza Aérea Argentina (previo efectuar en 1997 los cursos correspondientes a todo el personal que debía recibir dicha instrucción para dictarlo), refiriendo que LAPA se convirtió en la pionera del CRM en su implementación y avance que el sistema lleva incorporado.

En cuanto a su función como Gerente de Operaciones manifestó que debía cumplir con las tareas y objetivos que taxativamente consigna el reglamento de la autoridad de aplicación, así como las reglas contenidas en el manual de operaciones de la compañía, que es más precisa que las contenidas en las reglamentaciones aeronáuticas.

Que durante todo el tiempo en el que se desempeñó en LAPA, jamás tuvo ninguna sanción ni ha sufrido reconvención alguna.

Refirió que conoce a todos los pilotos y copilotos que se desempeñaban en LAPA -que a esa fecha sumaban 204-, creyendo conocer las aptitudes de vuelo de los mismos, y que tiene conocimiento de los resultados de sus exámenes e inspecciones que se efectúan de su desempeño en forma periódica conforme con la reglamentación.

Que nunca actuó con la más mínima displicencia, que todo lo contrario, ha corregido las circunstancias, hechos o conductas en cuanto las ha advertido como contrarias a las reglamentaciones.

Asimismo remarcó las tareas, atribuciones y obligaciones que debe cumplir un Jefe o Gerente de Línea, que apuntan a conducir a todos los tripulantes de vuelo que de él dependan (todos los Comandantes, Copilotos e

USO OFICIAL

inspectores de línea) hacia una conducta en la seguridad de las operaciones, incentivando el profesionalismo y la buena relación laboral.

Que dependía de la Gerencia de Operaciones, que debía velar por el cumplimiento de las reglamentaciones vigentes y controlar las normas de estandarización operativa; era el encargado del cumplimiento de las inspecciones correspondientes en la línea de todos sus pilotos; que trabaja en forma conjunta con la Gerencia de Instrucción y las demás gerencias dependientes de la Gerencia de Operaciones; controlar el mantenimiento de la capacidad técnica de los tripulantes, vigilar e informar a la Gerencia de Operaciones sobre la capacidad técnica de los copilotos y en especial sobre su idoneidad para ser promovidos a Comandantes.

Destacó que se realizan reuniones diarias a la que acuden la Gerencia de Operaciones, Gerencia de Instrucción y otras gerencias, y el Director General.

Mencionó cuántas Gerencias de Línea tenía la firma, y quiénes estaban a cargo de las mismas (Méndez, Gallino y Ossa), aclarando que también existían la Gerencia de Despacho Operativo y la Gerencia de División Ingeniería de Operaciones, describiendo las funciones de las mismas.

Del mismo modo en su declaración detalló las tareas, atribuciones y obligaciones del Gerente de Operaciones. Refirió que es responsable del cumplimiento de la programación comercial en forma segura y eficiente, mediante la planificación, obtención e implementación de todos los recursos necesarios para cumplir con las operaciones ejecutando la dirección y control de las operaciones en conformidad con las normas y políticas vigentes; manifestó que la ejecución de las operaciones debe ser dentro de las mejores condiciones de seguridad, puntualidad, eficiencia y regularidad; que debía mantener una supervisión permanente de las tareas desarrolladas por el personal a su cargo; que establecía junto con la Gerencia de Instrucción los criterios de selección de pilotos y ascensos a comandantes; que analizaba y proponía permanentemente las posibles modificaciones al equipamiento de la flota; que debía actuar como coordinador en todos los aspectos que afectan en forma directa la operación de las aeronaves de la empresa y el desempeño de los tripulantes de vuelo; que también era

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

responsable de que no se utilice ninguna aeronave que no se encuentre debidamente certificada para realizar un vuelo o continuarlo en forma segura; y que en forma conjunta con la Gerencia de Instrucción y las Gerencias de Línea respectivas se analizaban los candidatos a instructores e inspectores de la empresa; que también mantenía una estrecha relación con la oficina de PREVAC y el Departamento Programación de Tripulaciones Técnicas.

Que diariamente se realizaban reuniones con las áreas y sectores, con las que estaba comunicada las 24 horas. Por último refirió que era también responsable ante la autoridad aeronáutica, y que representaba a la empresa ante el Comando de Regiones Aéreas. Del mismo modo destacó el estrecho contacto e interrelación que tiene con las otras gerencias (Comercial, de Administración y Finanzas, de Mantenimiento, de Servicios al Pasajero y de Recursos Humanos), con el Oficial de seguridad de PREVAC y las tareas en común que desarrollan, además del contacto directo con el Director General y el Presidente de la firma.

Refirió que no tenía relación directa con los miembros del directorio ni con los de la sindicatura.

Aclaró que también de la Gerencia de Operaciones dependía la Gerencia de División de Instrucción, a cargo del Comandante Juan Antonio Giménez, cuyas tareas o funciones principales eran las de elaborar conjuntamente con la Gerencia a su cargo y la de Recursos Humanos, las especificaciones y requisitos necesarios en materia de selección y formación de los tripulantes de vuelo; en forma conjunta con las Gerencias de Línea, analizar los posibles candidatos al ascenso; programaba y realizaba bajo su supervisión los cursos de formación y de instrucción de las tripulaciones tanto en vuelo, en tierra y/o simulador; presentaba a los alumnos para rendir examen ante la autoridad aeronáutica; verificaba y contratava los simuladores en el exterior; elevaba a la Gerencia de Operaciones el plan de simulador anual de todos los tripulantes de vuelo para cumplir con las normativas internas y externas, y dependían de él todos los instructores de tierra y vuelo.

USO OFICIAL

Del mismo modo expresó su ingerencia respecto del ingreso de pilotos, detallando los pasos a cumplimentar por los postulantes, habilitación de los mismos, instrucción y promoción a funciones superiores (de copiloto a copiloto de una aeronave superior, de copiloto a comandante de otra aeronave o de comandante a comandante de otra aeronave), las cuales, según refirió, se realizaban por “opciones” respondiendo al Convenio Colectivo de Trabajo, y los requisitos estaban basados especialmente en experiencia, permanencia en el cargo anterior, desempeño (la evaluación durante su año anterior debe ser como mínimo “satisfactoria”) y aprobar las exigencias a las cuales serán sometidos.

Quiso aportar documentación de un curso inicial de SAAB que realizó Gustavo Weigel, donde personalmente -siendo Jefe de Línea SAAB- lo examinó mediante diez exámenes, obteniendo una calificación de 90,5/100, siendo uno de los más altos promedios de ese ingreso; aclarando que en los “memory items” calificó 100/100, siendo ellos, en las aeronaves SAAB de origen sueco, muy extensos.

En relación a los exámenes tomados a los pilotos de la empresa, expresó que los mismos podían ser archivados en biblioratos especiales, que las grillas de calificación se adjuntan al legajo técnico del piloto, que ello es por un tema de volumen, que los programas de exámenes y/o cuadernillos de exámenes podían ser archivados aparte y con el tiempo ser destruidos, quedando en el legajo del interesado la grilla o planilla de calificación correspondiente.

Manifestó que la empresa tenía legajos de los pilotos: uno técnico, uno personal y otro donde se archivan los cursos de CRM, y especificó la documentación que debe contener cada uno de ellos, aclarando que no había documentación técnica referida a los pilotos en otro lugar que no fuera en sus legajos; asimismo manifestó que cada piloto tiene un legajo en el INMAE (Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial), y otro en la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas dependiente del Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.

En relación a la evaluación de desempeño refirió que la misma es archivada en forma separada por la Gerencia de Recursos Humanos, por

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

tratarse de algo reservado y para mantener la confidencialidad y acceso restringido al resto de los empleados de la empresa.

Aportó en ese acto las evaluaciones originales de desempeño del piloto Weigel de los años 1997 y 1998, donde fue calificado en forma satisfactoria por el anterior Gerente de Operaciones y por su Ex Jefe de Línea.

Respecto a la última hoja (cuarta del año 1998), dijo que se agregaba en los casos en que sus jefes quisieran hacer algún comentario adicional, ya que ese año cambió el formulario; y que aparentemente no había sido el caso en el año 1997, ya que siempre si un jefe quería dejar un comentario podía hacerlo.

Agregó que, además de los legajos, los pilotos también llevan documentación personal consigo en forma permanente cuando se encuentran en tiempo de servicio para la empresa, como ser su licencia comercial de primera clase de avión o TLA, su habilitación psicofísica vigente, su certificado de operador radiotelefonista restringido, su habilitación de emergencias, su libro de vuelo y su documento o pasaporte.

Dijo que los legajos también podían ser inspeccionados por la autoridad aeronáutica, además de las inspecciones para calificación de habilitación de pilotos en simulador y/o vuelo, inspecciones operacionales en ruta y operativas; y que las evaluaciones de desempeño de los pilotos debían ser efectuadas por los Gerentes de Línea del mismo tipo de avión que comanda el piloto, y además ser firmadas por el Gerente de Operaciones. Aclaró que el formulario es confeccionado por la Gerencia de Recursos Humanos, para lo cual, respetando el Convenio Colectivo de Trabajo, en el caso de Weigel, a los fines de su categoría mantiene la denominación de su función anterior, como también figura en su recibo de haberes; manifestando que en 1997 y 1998 Weigel ya se encontraba volando la aeronave B-737-200, por lo cual su jefe volaba en la misma línea que él.

Asimismo, señaló que por diversos motivos, otras gerencias podían tener acceso a los legajos, por ejemplo para el registro de ausencias,

USO OFICIAL

partes médicos repetitivos, promedio de horas voladas o cobradas, calificación de evaluación de desempeño para las opciones, fecha de alta en la empresa o de baja también.

Por último aclaró que el contenido de los legajos responde a lo normado en el NESTAR, página 65, y agregó además que dichos registros solamente obligan a mantenerlos por los períodos correspondientes a los últimos cuarenta y dos meses.

En cuanto a su régimen de trabajo, manifestó que el mismo está normado por el decreto 671, disposición 26, del 2000, y aclaró que el cumplimiento como piloto se limita a medio plan de lo normal establecido para cualquier otro piloto.

Dijo haber tenido a su cargo un total de 236 personas, dentro de las cuales 205 eran pilotos, 20 despachantes operativos y 11 personal administrativo.

Manifestó que existían varias líneas aéreas (nacionales e internacionales) -además de LAPA-, en las cuales el Gerente de Operaciones es un piloto activo, como en su caso, considerando que eso no lo afecta en su tarea como Gerente de Operaciones (como tal tiene programación reducida), y mantenerse como piloto activo le permite presenciar las operaciones en las aeronaves, en las escalas, y también chequear al propio personal que tiene a cargo. Que sus vuelos de inspección lo han sido en vuelos sin pasajeros en Ezeiza, habilitando a otros pilotos, fuera de su programación como Comandante de vuelos regulares; y que la línea B-757/767 a la que pertenece tiene dos Comandantes Inspectores, por lo cual desde mayo de 1999 en que llegó el B-767 sólo en algunas ocasiones desempeñó la función de instructor/inspector.

También se refirió al desempeño y a la causa del retiro de la empresa de los comandantes De Victor y Diehl, y al respeto profesional y personal que le tiene a ambos.

Consideró que no era un requisito fundamental para ser Gerente de Operaciones, sino un aporte fructífero, el hecho de haber volado y conocer la performance de todas las líneas de la empresa.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

En relación a los cambios realizados por su función en la Gerencia de Operaciones, manifestó que fueron consecuencia de la incorporación de B 737-700, por lo cual hubo un nuevo ingreso de pilotos, y se dividió la línea B 737 en 200 y 700, y se nombró un Gerente de Instrucción, puesto que antes la instrucción dependía de las líneas.

Asimismo refirió que desde principios de 1995 hasta mediados de 1996, siendo el compareciente Jefe de Línea de SAAB, tuvo a cargo la Jefatura de Línea de B 737-200, con un máximo de setenta pilotos a cargo, y aclaró que en ese momento la empresa contaba con siete aeronaves en total; agregando que dicha figura está contemplada en el NESTAR página 5, como Jefe de Pilotos.

El compareciente detalló en su exposición la implementación y aplicación del programa de CRM y CRM/LOS en los distintos niveles de la empresa LAPA, y describió la metodología que es utilizada para dichos cursos y quiénes son los instructores de dicho programa en la empresa.

Así, refirió que el programa fue confeccionado a fines de 1997 y entró en vigencia a principios de 1998; que los cursos, llamados también seminarios, consistían en un curso inicial de dos días (dieciséis horas) y un recurrent de un día (ocho horas) , superando los cursos de LAPA la carga horaria establecida por la reglamentación -doce horas y seis horas- (disposiciones Nros. 37 y 117/97); que además estaba implementado el LOS (Simulación orientada a la Línea) para pilotos. Explicó que el programa inicial fue diseñado por los cuatro instructores/facilitadores recibidos durante 1997, que fueron la Licenciada Elizabeth Rastelli, la Licenciada Graciela Vandam, el Comandante Raúl Novo y él mismo; que se fue actualizando debido a que se implementó también para el personal auxiliar de cabina y el personal de mantenimiento, llegando a tener veinte instructores de los cuales ocho son pilotos (aclaró que la reglamentación regula un instructor cada 150 pilotos, y que LAPA superaba ampliamente ese número, teniendo instructores en todas las líneas).

USO OFICIAL

Manifestó que el contenido del seminario inicial se dividía en módulos y en el caso del LOS consistía en una sesión de simulador de más de tres horas; que en el curso inicial se analizaba comportamiento humano, comunicación, conciencia situacional, automatización, toma de decisiones, liderazgo, trabajo en equipo, y finaliza con la integración y análisis de todos estos temas. Que en cuanto al programa del recurrent para los pilotos se hacía un panorama actual de la aviación comercial y la seguridad, se veían los módulos de conciencia situacional, liderazgo, Crew Coordination, toma de decisiones, finalizando también como el anterior. Que en ambos cursos -inicial y recurrent- se realizaban trabajos grupales, relatos de accidentes y material en video. Que los programas los preparaba y organizaba la Gerencia de Instrucción en forma conjunta con la Gerencia de Capacitación y Empleo/Recursos Humanos; y que los cursos eran impartidos por los propios instructores de CRM (pilotos, auxiliares de abordaje, despachantes operativos e ingenieros y mecánicos de mantenimiento).

Dijo que LAPA adquirió y promulgó desde el inicio de las disposiciones 37 y 117/97 del Comando de Regiones Aéreas, la filosofía y el compromiso que el CRM implica, desde el presidente de la empresa, pasando por sus niveles gerenciales, hasta sus empleados. Que en ese entonces, el Vicecomodoro Leitmann Patt participó en la mayoría de los cursos de CRM de LAPA, a veces dando el cierre a los cursos con sus palabras. Dijo que en su caso particular, el curso de instructor/facilitador dictado en 1997 al cual asistió, fue dictado por el nombrado.

También se refirió a la vinculación de Leitmann Patt con la empresa LAPA y su desvinculación, aproximadamente en junio o julio de 1999, las duras críticas hacia LAPA que efectuó luego del accidente, sobre la página de internet que el nombrado tiene publicada respecto a accidentes aeronáuticos, donde elogiaba a LAPA y sus instructores, y por último refirió que cuando se desempeñó como directivo del INMAE (Jefe de Gabinete o de Habilitaciones), entre 1997 y 1999, donde él mismo había comentado que había realizado modificaciones al personal actuante, el piloto Gustavo Weigel realizó sus estudios en dicho departamento. También mencionó que en 1997, Leitmann Patt, como funcionario del INMAE, realizó los primeros informes y

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

conclusiones sobre la caracteropatía histero-paranoide del ex comandante Enrique Piñeyro.

Asimismo detalló cómo se realiza el control de la seguridad de la operación integral aerocomercial en la empresa, describiéndolo gerencia por gerencia.

Que la premisa fundamental de la empresa era la seguridad, y era la que tenía prioridad sobre las restantes (cumplimiento de horario, confort al pasajero y economía), y se encontraba inmersa en todas las operaciones, tanto en vuelo como en tierra; y la capacidad de decisión era del nivel que corresponda a la Gerencia de Operaciones: Gerente de Operaciones, Gerente de Instrucción, Gerente de Línea, Oficial de PREVAC, inspector, instructor y Comandante de aeronave eran quienes aplicaban la prioridad antes mencionada; y las otras tres premisas estaban subordinadas a la seguridad.

Manifestó además que antes del 31 de agosto de 1999 la oficina PREVAC ya dependía del Director General; que ya en el mes de junio de 1999 pasó a depender del Director General, y que antes dependía de la Gerencia de Operaciones, aclarando que el reposicionamiento se debió a una recomendación de la Fuerza Aérea luego de una inspección operativa, basándose en que dicho Oficial de Seguridad (PREVAC) tenía autonomía y poder de fiscalización no solamente con el área de operaciones sino con todo lo relacionado que pudiera observar en la empresa.

Refirió que durante 1999 se había implementado en los programas de CRM el LOS (Simulación Orientada a la Línea), donde se observa sin calificar la actuación de los tripulantes del vuelo siniestrado.

Dijo que la bibliografía original de CRM fue extraída de programas de la NASA, Flight Safety International y libros como “CRM una Filosofía Operacional” de Leitmann Patt, y también se aplican conceptos del llamado CLR de United Airlines; que todo ese material y sus actualizaciones, junto con material nuevo en videos, sirven para la confección de nuevos cursos iniciales y recurrentes, y todo ello era transmitido a los pilotos. Que

USO OFICIAL

además, existe el formulario denominado “Informe del Comandante”, en el que los pilotos vierten la experiencia de las operaciones diarias de la línea.

Relató que todos los pilotos han pasado por los cursos de instrucción en Factores Humanos, que en línea aérea regular se denominan CRM (aclaró que el concepto inicial era que CRM era para líneas aéreas regulares y Factores Humanos para las no regulares); y que a pesar que la reglamentación permite a los pilotos ingresantes regularizar el seminario inicial durante los primeros meses (primer trimestre), era política de LAPA el dictarlo al ingreso.

Explicó que con respecto al LOS, más de la mitad de los pilotos ya habían realizado el mismo -al momento de su declaración-, aplicando sí en este caso el concepto de la reglamentación, que permite que el mismo se implemente en los primeros meses del ingreso, por realizarse en un simulador fuera del país.

Manifestó que el recurrent es calendario, al igual que el CRM/LOS, es decir, del 1° de enero al 31 de diciembre de ese año el piloto debe haberlo realizado.

Dijo que existe un formulario especial de CRM/LOS, que se programa de forma tal que al menos una vez durante el año calendario se cumplimente la reglamentación. Que la planificación de los turnos la realizaba la Gerencia de Instrucción en coordinación con la Gerencia de Capacitación/Recursos Humanos. Que la asistencia de los pilotos a los cursos de CRM se controlaba completando un formulario de asistencia a curso y otorgándole un diploma de asistencia, y quedaba registrado en los legajos que se encontraban en el centro de capacitación, donde también se guardaban copias de los diplomas.

Respecto a comportamientos no deseables en vuelo, explicó que no existe una estrategia para detectarlos, ni se encuentra fácilmente descripta en ningún curso de CRM; pero que si se detectaba algún comportamiento anormal, el mismo habría sido informado en forma inmediata a la Gerencia de Instrucción y ésta a la Gerencia de Operaciones, y que el mismo proceder se realizaría en el caso del LOS. Aclaró que hay comportamientos que evidentemente son difíciles de detectar en forma permanente, ya que no se

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

puede estar en todas las cabinas supervisando al mismo tiempo, sino mantener un programa de inspecciones periódicas en vuelo e investigar cualquier indicio que denote si algo se aparta de lo normal. Que también es el personal de vuelo quien está en contacto con las operaciones y son ellos quienes brindan información respecto a los posibles desvíos operacionales.

Que si se trataba de la implementación de una sanción disciplinaria, se informaba a la Gerencia de Recursos Humanos comunicando la sanción propuesta. Lo mismo si se trataba de un problema médico, ya que el Departamento Médico dependía de Recursos Humanos.

Comentó el caso de un Comandante que no se pudo recuperar de hábitos alcohólicos y fue despedido (Francisco Martín), y de otro que por comportamientos no adecuados fue sancionado, además de que sus propios compañeros solicitaron no ser programados con el mismo (Enrique Piñeyro).

En relación al ingreso, instrucción, habilitación y promoción de pilotos, expresó que no existe ningún tipo de diferencia entre pilotos que provienen de las Fuerzas Armadas y aquellos que no provienen de allí.

En cuanto al ascenso de los pilotos manifestó que intervenían en dicho proceso todos los instructores de vuelo y simulador, el Gerente de Línea, el Gerente de Instrucción y el Gerente de Operaciones, y que la afectación final la firma el Gerente de Operaciones con la conformidad de todo el personal mencionado.

Agregó que los cursos recurrentes, también llamados de refresco, periódicos o recurrents -que la empresa obliga a realizar a sus pilotos-, son los de simulador obligatorios cada seis meses para los Comandantes y cada doce meses para los Copilotos; y que el recurrent de emergencias y teórico debe ser realizado cada doce meses en ambos casos. Que lo relativo a CRM, queda en el legajo del Centro de Instrucción, y el resto queda en su legajo; que también en las empresas donde se realiza el recurrent de simulador queda una planilla que se completa al pie del simulador,

USO OFICIAL

quedando registrada por un año dicha concurrencia (no el resultado de la práctica).

En cuanto a la selección de instructores en la empresa, refirió que era requisito fundamental poseer la licencia de instructor de vuelo de avión otorgada por la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas dependiente del Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina, como así también su habilitación psicofisiológica correspondiente a dicha licencia; que luego se analizaba si tiene antecedentes como instructor de vuelo, ya sea en la empresa o en sus funciones anteriores, se le tomaba una entrevista con la Gerencia de Instrucción y la Gerencia de Operaciones y se los sometía a un período de instrucción en el simulador/avión para comprobar su adaptación e idoneidad. Que a su vez, la habilitación como instructor se otorga para ejercer tal función en todos los aviones en los cuales esté habilitado como piloto (agregó que si bien no es obligatorio, en LAPA era costumbre que los instructores vuelen los aviones sobre los cuales dan instrucción).

Por último aclaró que los instructores de teoría y ESyS (Emergencia, Supervivencia y Salvataje) son principalmente copilotos, y para su selección eran evaluados por la Gerencia de Instrucción, Gerencia de Línea y Gerencia de Empleos y Capacitación, teniendo en cuenta su habilidad hacia la metodología y técnica de la enseñanza, didáctica, utilización de ayudas a la instrucción, etc.; que también se tenía en cuenta si poseen antecedentes como instructores en materia aeronáutica.

En cuanto al seguimiento de la calidad de la instrucción refirió que la misma se realizaba a través de las habilidades adquiridas por los pilotos, siendo chequeados finalmente por el Gerente de Instrucción, Gerente de Línea o Comandante Instructor por ellos designado. Que la inspección sobre los instructores era como mínimo una vez al año, planificada o sorpresiva, tanto en vuelo, simulador o en aula.

En cuanto a la declaración de Ciechowski refirió que la misma fue malinterpretada (en cuanto a que se autocalificó), y que el nombrado durante su desempeño como instructor de teoría y ESyS durante los años 1998 y parte de 1999, fue sobresaliente, y así lo calificó él con una mención especial en las evaluaciones de desempeño originales que adjuntó.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Asimismo y en relación a las inspecciones de vuelo refirió que las efectuaban los inspectores de vuelo y/o también los Gerentes de Línea, que los inspectores de vuelo eran designados por la Gerencia de Línea mediante reuniones con la Gerencia de Operaciones, mediante propuestas de candidatos entre la Gerencia de Línea y la Gerencia de Operaciones, y que las inspecciones quedaban volcadas en un formulario especialmente diseñado donde firma el inspeccionado y el inspector, esto puede ser realizado en un vuelo de línea regular o en otro tipo de vuelo (no regular, ferry, etc.). Del mismo modo hizo referencia al programa anual de inspección.

En relación a las vacaciones de los pilotos manifestó que se efectuaba una planificación anual de vacaciones para el otorgamiento de las mismas, previo invitar a los pilotos para que elijan su preferencia; que la programación la realizaba la Gerencia de Línea respectiva, y se hace una interconsulta con la Gerencia de Instrucción para no interferir con períodos especiales de instrucción.

Refirió que existían saldos de vacaciones adeudadas, y que la razón obedecía en la mayoría de los casos a pequeños saldos pendientes de días no tomados en años anteriores, que se iban sumando desde el ingreso de los pilotos a LAPA. Dijo que uno de los motivos que favorecía que se acumularan, era que en la reglamentación anterior (Decreto 671/94), un piloto que ingresaba a mitad de año, igualmente debía gozar de treinta días de vacaciones, por más que proviniera de una línea donde ya hubiese gozado de treinta días durante el primer semestre; pero que posteriormente, por la Disposición reglamentaria 26/2000 del citado decreto, se regulaba que los treinta días anuales deben ser gozados en los próximos 365 días a la fecha de su ingreso.

Refirió que no estaba contemplado en la reglamentación vigente el pago de las vacaciones, que sí está contemplado en la Ley de Contrato de Trabajo (art. 157) que las mismas prescriban luego de dos años, pero a pesar de ello LAPA reconocía y mantenía la deuda cuando existiera.

USO OFICIAL

En relación a ello recordó que el Gerente de Operaciones inmediatamente anterior -Valerio Diehl- presentó un programa para reducir la deuda vacacional, el cual se puso en vigencia, ya que según describiera, desde el 1° de noviembre de 1996 al 1° de noviembre de 1999 -cuando se desempeñó como Gerente de Línea B-757/767- llevó a cabo el programa anual de vacaciones contemplando solucionar la deuda en cuestión, otorgando más vacaciones a quienes se le adeudaban, en la medida que las disponibilidades lo permitían. En cuanto a los descansos de vuelos, dijo que se respetaban los establecidos en el decreto 671/94 y disposición 26/2000.

Puntualmente en su declaración en la anterior instancia se refirió a las vacaciones gozadas por el Comandante Weigel en 1998: 45 días de vacaciones anuales (más de los reglamentados), y además, durante la primer quincena de diciembre, gozó de una semana completa de días libres (surgiendo esto de su programación de vuelo de dicho mes); y en 1999, había gozado de 15 días en abril, teniendo planificado el resto para antes de fines de ese año. Agregó que los tres días precedentes al accidente, había gozado de sus tres días de descanso obligatorios, destacando que el vuelo 3142 del 31/8/99 era el primer vuelo que el mismo realizaba.

Asimismo se refirió a la programación de vuelos de los pilotos, que se organizaba antes del día quince de cada mes, destacando que la actividad diaria, mensual, trimestral y anual de los pilotos quedaba registrada y archivada tanto en el departamento programación de tripulaciones de vuelo como en la gerencias de línea respectivas y la gerencia de operaciones, y que la reglamentación requiere el archivo de todo el registro de los pilotos por un plazo mínimo de 42 meses. En cuanto a los vencimientos de los pilotos refirió que en primer lugar lo controlaba el piloto mismo, y que a su vez la empresa, a través del departamento programación tripulaciones técnicas de vuelo con la supervisión de la gerencia de línea, gerencia de instrucción y gerencia de operaciones, hacía un control permanente de los vencimientos antes mencionados con referencia al Decreto 671/94.

También se refirió al perfil profesional y personal que debe reunir un candidato a comandante de aeronaves: debe ser un piloto con experiencia, conocedor de la reglamentación vigente, que posea liderazgo y

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

conducción, personalidad y también alta responsabilidad de la operación en forma segura y eficiente, con amplio respeto y responsabilidad.

En cuanto a los pilotos fallecidos manifestó refiriéndose a Weigel que, si bien no participó en su ingreso a la empresa como piloto, lo conoció en el año 1985; que entre los años 1993 a 1995 lo conoció a nivel profesional cuando se desempeñó en la línea SAAB como copiloto y también como comandante de la mencionada aeronave; que, siendo él jefe de esa línea, lo calificó en varias oportunidades durante esa época, y siempre en forma satisfactoria, habiendo cumplido funciones con idoneidad. Respecto a las condiciones personales del nombrado manifestó que era una persona muy culta, con la cual se podía hablar de muchos temas con conocimiento y se caracterizaba por encontrarse siempre con muy buena predisposición y simpatía.

Del mismo modo se refirió satisfactoriamente en cuanto a su desempeño en la empresa, dijo que tenía la absoluta seguridad de que jamás había participado en ningún incidente o accidente grave y realizó una descripción de la gran cantidad de despegues realizados por el nombrado sin novedades, y efectuó un cálculo aproximado de sus despegues del Aeroparque Jorge Newbery con aeronaves Boeing 737-200 (mil). Mencionó asimismo el hecho de que Weigel había actuado con absoluta idoneidad ante una alarma de fuego de motor aterrizando en Aeroparque, y en otra oportunidad efectuando un QRF (regreso a aeropuerto de origen) por encontrarse el aeropuerto de destino con fuertes tormentas.

Con respecto a Etcheverry, refirió que lo conoció cuando le dió el curso inicial de CRM a mediados de noviembre de 1998.

En cuanto a las causas del siniestro ocurrido refirió que, en base a su experiencia, fueron originadas por olvidar extender los flaps configurando el avión para el despegue por omisión de cumplimiento de las listas de chequeo correspondientes, desestimando posteriormente, e incomprensiblemente, la alarma de configuración, sumado a una conducta de

USO OFICIAL

indisciplina, que le sorprende de su persona. Que quizás la falta de conciencia situacional lo llevó a ese acto incomprensible e irracional de no abortar el despegue en tiempo y forma, y posteriormente iniciar un intento de acción correctiva pero tardía.

Asimismo destacó, luego de haber escuchado la cinta del CVR, que el diálogo mantenido en la cabina, no corresponde al standard requerido por la empresa y la legislación, considerando que el diálogo surgido de las conversaciones técnicas se vio influenciado por las conversaciones triviales al no cumplimentarse el concepto de cabina estéril mandatorio, inculcado por LAPA desde el año 1993.

Mencionó que en los primeros días posteriores al accidente la Junta de Accidentes emitió una recomendación a todas las líneas aéreas respecto al estricto cumplimiento de las listas y el concepto de la cabina estéril, que la empresa rápidamente distribuyó a todos sus pilotos, y que asimismo se produjo una nueva circular de PREVAC con respecto al concepto de cabina estéril.

Agregó que no existía una estadística de decolajes abortados por alarmas activas, y que jamás en su vida profesional se enteró que sonando la alarma de configuración, ésta no haya sido respetada por el comandante.

En relación a este tema manifestó que jamás tuvo conocimiento ni información que el tipo de clima en las cabinas de mando, haya sido habitual o esporádico mientras los pilotos Weigel y Etcheverry desarrollaban sus funciones. Que de haberse enterado, se hubiera investigado, cerciorándose efectivamente de esa información conjuntamente con la Gerencia de Línea respectiva de la Gerencia de Instrucción, y se hubiera sancionado, dependiendo de la gravedad del hecho y tomando las acciones correctivas necesarias.

En igual sentido refirió que es imposible que un piloto con la experiencia de Weigel ignore el significado de la alarma de configuración, aseguró asimismo que el fallecido piloto tenía conocimiento del significado de dicha alarma. Citó ejemplos de otros accidentes aéreos que resultaron incomprensibles dado el prestigio y experiencia de los pilotos que los causaron.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Respecto a la situación de la totalidad de la tripulación fallecida en cuanto al lapso temporal que debe existir entre el curso inicial y los recurrentes de CRM, dijo que en el caso de los pilotos, se encontraban conforme a la legislación nacional, disposiciones Nros. 37 y 117 del año 1997 y de la empresa, debido a que en el transcurso de 1998 habían realizado su curso de CRM inicial y, al ser el vencimiento del recurrent anual calendario, el siguiente recurrent lo iban a realizar en el segundo semestre de 1999.

Asimismo y en relación al vuelo efectuado por el comandante Weigel sobre las playas de Villa Gesell durante el año 1995, manifestó que este vuelo le fue informado por el Jefe del Departamento de Instrucción, mencionando que el fallecido Weigel había descendido de la altitud de vuelo inicialmente asignada, sin que ello significara un vuelo rasante ni temerario, ni puesta en peligro de vidas o bienes, en un vuelo diurno, en condiciones meteorológicas óptimas y sin tránsito en la zona, recuperando la altitud asignada.

Del mismo modo refirió que Weigel reconoció ese hecho, y recibió una sanción -por apartarse de la altitud asignada al vuelo- que consistió en un llamado de atención verbal seguido por la imposición de volar con otro comandante instructor, o en su defecto comandante, por un período de tiempo dependiendo de la evaluación de los resultados.

Aclaró que dicha sanción no fue considerada un antecedente técnico desfavorable para su ascenso a copiloto de B 737-200, y que su ascenso fue luego de un año de recibida la mencionada sanción, que es el límite estipulado para que pudiera hacerse. Que de haber sido un antecedente técnico y/o personal negativo importante, sí se hubiera tenido en cuenta para futuros ascensos, pero no fue el caso.

Destacó además que una sanción como la descripta debe figurar en alguno de los legajos del piloto.

Asimismo en su declaración se refirió a APLA manifestando los motivos de su alejamiento, y del informe elaborado como consecuencia del

USO OFICIAL

accidente investigado en autos. Del mismo modo se refirió al Comandante Piñeyro expresando la relación que el nombrado tenía con la empresa LAPA e informando las llamadas de atención, apercibimientos o sanciones que recibió.

En su última ampliación de declaración indagatoria el Sr. Chionetti mencionó que luego de haber leído y releído las constancias obrantes en la causa, estaba absolutamente convencido sobre la corrección con la que había desempeñado sus funciones.

Respecto de la nueva prueba que se le enumeró, refirió que a su entender la misma manifestaba el correcto proceder de los directivos de LAPA S.A., imputados en el presente proceso.

Asimismo recordó la manera en que los pilotos de LAPA S.A., como así también de todas las líneas aéreas son promovidos durante su carrera.

Del mismo modo en su declaración mencionó que se realizan reuniones de instructores en forma mensual, con la presencia de la gerencia de instrucción y/o gerencia de línea, con los instructores de simulador/vuelo de las líneas respectivas, donde se analizan y evalúan los candidatos para comandantes y/o desempeño de copilotos en simulador/vuelo. En el mismo sentido recordó las reuniones diarias que se realizaban en la empresa a modo de estricto seguimiento de las operaciones donde se analizaban las actividades del día anterior, del día presente y la operación a futuro.

Por último, finalizó su exposición resaltando que al tiempo en que el piloto Weigel fue ascendido a comandante en la línea Boeing 737-200, él se desempeñaba como gerente de línea Boeing 757/767 y a la fecha del accidente llevaba tan sólo un poco más de un mes a cargo de la gerencia de operaciones de la empresa.

Es por ello que destacó que no ha participado, precisamente por desempeñarse en otra función, en el ascenso a comandante de Boeing 737 del Sr. Weigel.

Asimismo agregó que luego de analizar la documentación correspondiente a Weigel, considera que la instrucción que la empresa le otorgó es la correcta, habiendo cumplido y aprobado con todos los programas

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

de instrucción necesarios para adquirir ese cargo, que se hizo respetando y cumpliendo toda la normativa que regula la actividad.

Durante el transcurso del debate, Chionetti quiso formular una aclaración en los términos del art. 380 del C.P.P., refiriendo que el Boeing impactó con el terraplén en el sector izquierdo de la nave, con dos máquinas viales en el frente, y considerablemente en la parte derecha con una casilla reductora de gas, agregando que en la actualidad se mantiene en el lugar una más grande, por lo que podría pasar lo mismo.

Luego de que prestara declaración en el debate el testigo Juan Antonio Fortuny, Chionetti quiso ampliar su declaración indagatoria, manifestando que no coincidía con los dichos del nombrado, ya que él no participó en el ingreso de Weigel, pero sí en su reincorporación, cuando hizo el curso teórico y práctico del avión, remitiéndose a las constancias que están en la causa, en el cuerpo de su indagatoria (fs. 13415 y 14402).

Señaló que todo el tiempo se mezclan los dos legajos –el de Fuerza Aérea y el de LAPA- de la causa, aclarando que las planillas de simulador, etc., quedaban en el primero de ellos; que todo aparece mezclado, pero hay que diferenciarlos.

Manifestó que cuando Weigel se rehabilita a SAAB, se hicieron 3 vuelos en diciembre del año 1993, que hay una mención de Fortuny donde dice “buen desempeño, sin novedad, debe ser inspeccionado en simulador en próximo recurrent”. Aclaró que antes no se iba a simulador, sino que el entrenamiento era en vuelo, y esa recomendación se la hizo a varios pilotos, como adelantándose, ya que después (en 1994) la normativa ordenó a los pilotos concurrir al simulador. Que él era jefe desde diciembre de 1993, y no era obligatorio en esa época hacer simuladores.

Dijo que Weigel, en 1994, fue a simulador, y “AP” parece ser el Standard, que todo está en “S” y se lo rehabilita como copiloto; es decir que no fue desaprobado. Refirió que Fortuny dijo que no estaba la habilitación de

USO OFICIAL

la Fuerza Aérea, pero la licencia no la pierde nunca, no tiene vencimiento, y sólo el psicofísico es lo que hace que se pierda.

Indicó que en abril de 1994 se hizo el simulador y también el inicial; y que no tiene que hacer el curso nuevamente salvo que haya pasado más de un año. Que tuvo rehabilitación porque entró nuevamente en la empresa; volvió para volar en la temporada alta, ya que se volaba mucho a la costa. Él era jefe desde diciembre de 93.

Que al ser rehabilitado Weigel como copiloto, con Lipka fueron para hacer simulador de piloto, y los tiempos de evaluación de ambos se terminaron en octubre de 1994.

Señaló que el formulario de inspección 202/94 consta de dos partes: el simulador del 16/4 firmado por Fortuny y el del 16/5 , y la otra en octubre, que también era para ascenso a piloto. Que al ordenar el Tribunal hace poco tiempo el secuestro de la documentación, se incautó el documento que hace referencia a la evaluación de octubre y donde consta que Weigel fue aprobado.

Refirió que él nunca fue a simulador con Weigel, que García era el Jefe de Instrucción y la instrucción de los pilotos dependía de éste, que estaba por arriba de la Jefatura de línea que ocupaba el declarante; y siempre que Weigel hizo instrucción en vuelo estaba García.

Indicó que Weigel era mayor que él, que lo conocía y volaron juntos, que fue su instructor de CRM, y le tomó el examen el 1/7/96 de opción a copiloto de B 737-200, pero no había relación de amistad.

Respecto al Formulario del 13/10/94 (fs. 225 del legajo), reconoció que ahí no está la firma de García, pero sí la suya.

En otro momento del debate, luego de escuchar la declaración testimonial del técnico aeronáutico Edgardo Adrián González, CHIONETTI quiso ampliar sus dichos.

Manifestó que tiene un video agregado que muestra la dimensión del SAAB y el transportín, señalando que lo que dice el testigo es falso y que no participó del vuelo porque nadie lo autorizó, ya que no puede ir un pañolero en un vuelo de prueba ni en un vuelo de instrucción.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Indicó que el aeropuerto de Punta Indio es militar y no permite aterrizaje y despegue de aviones civiles.

Que Ciarlo ingresó como comandante y si el testigo dice que estaba él y Weigel, es falso, puesto que fue su reingreso como copiloto, lo que está en su legajo (fs. 109), por lo que nunca pudo haber estado a la izquierda. Que cuando va un instructor en el medio, siempre se usa microcasco, y es lógico tenerlo permanentemente colocado, por lo cual en una instrucción no se grita ni se hacen observaciones (no es su estilo), que para eso están los micrófonos y auriculares, y es imposible que alguien esté parado atrás y que escuche, ya que sería inseguro.

Que esto se puede chequear en el Legajo de Ciarlo, quien en el año 1994 ya era comandante (y Weigel era copiloto), por lo tanto señaló que no hubo ese vuelo. Agregó que hay enemistad manifiesta; que a fs. 6444 está la copia de la denuncia que Gabriela Decler (amiga de la mujer del testigo) le hizo a Piñeyro, lo que demuestra relación entre esta gente.

Manifestó que el vuelo existió, pero que el testigo González no participó. Que las manifestaciones no se las hizo a Weigel en vuelo, y quizás se las pudo haber hecho en tierra; que se le hicieron observaciones en tierra está en el legajo, y fueron pocas.

Indicó que él acostumbraba ir en uniforme a los vuelos de prueba, con un portafolio negro de vuelo, y los dos ingresantes -o Weigel como reingresante- iban sin uniforme. Repitió que en ese vuelo Ciarlo era piloto ingresante como comandante de SAAB, y Weigel reingresante como copiloto; que él iba con Ciarlo a la izquierda y con Weigel a la derecha; que García era el Instructor y usaba un headset particular color verde que le abarcaba toda la oreja.

En otra oportunidad del debate, luego de que prestara declaración testimonial el Ingeniero Jorge Orlando Karzon, de Energas, Chionetti quiso efectuar aclaraciones por el tema del fuego en el avión, ya que

USO OFICIAL

dijo que quiere mostrar que se puede confundir fuego con las chispas que pueden hacerse, que seguramente a la noche se notan más.

Se le exhibió el video de la Boeing aportado por prueba documental de Gabriel Borsani, y manifestó que en el aborte de despegue luego de V 1, los discos producen ese tipo de chispas o incandescencia.

Que la segunda causa es stoll, que son explosiones por combustible, y el cambio de aire que ingresa. Que en una prueba de motor de B 747, la explosión puede generar fuego mientras dura el stoll.

En cuanto al despiste con fuego en turbina del B 747 carguero, dijo que la fricción de los elementos del avión contra la superficie de la pista, ILS con 180 voltios que produce chispería, el avión que aterriza sin tren, con fuego cuando toca la pista y sale humo, y el fuego se extingue solo; que en este caso agotó todo el combustible antes de aterrizar sabiendo que no tenía tren. Sobre el último avión de Blue que aterriza con la rueda de nariz rotada a 90° y cuando aterriza hace humo y fuego, señaló que primero se consume las cubiertas y luego la masa se enciende.

Que en el accidente de marras, hay stoll, pierde pata del tren, está el ILS, y el auto, por lo que hay muchas causales por las cuales alguien no familiarizado puede decir que vio fuego en el avión. Que la estela humeante sobre la avenida fue porque aplastó el auto.

CHIONETTI quiso ampliar nuevamente su declaración indagatoria luego de escuchar en el debate al perito Mc Innis.

Acerca de los dichos de este último sobre CRM en LAPA, dijo que todo está reflejado en el video original de la prueba aportada Nro. 135. Señaló que en el mismo se ve el centro de capacitación de LAPA y cómo se impartían los cursos; que se ve a Novo explicando el caso Dryden, y describió cómo se daba este tema en LAPA, y cómo se analizaban las fallas latentes al final de la clase.

Luego quiso referirse a la aparición de los peritos oficiales Mc Innis, Helmreich, Gelso (que desaparece rápidamente) y López Camelo que reemplaza a este último, quienes estaban relacionados directamente con la Fiscalía del Dr. Rívolo. Dijo que los peritos anteriores se habían puesto de acuerdo en siete puntos con los peritos de parte acerca de la instrucción

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

recibida por Weigel, que reflejaron en cinco actas y fue difícil incorporarlas hasta que lo hicieron y no se pudo terminar con las audiencias de peritos. Que luego de ello son procesados, y aparecen nuevos peritos propuestos por Rívolo (fs. 20860), todos reunidos por Piñeyro que tiene interés particular en la causa, por lo que todos están teñidos de parcialidad.

A fs. 20992vta. fue designado Helmreich, quien aparece contactado con el fiscal Rívolo por alguien de la OACI (Mauriño) en el 2000, cuando estaban en la convención –donde estaban Mauriño, López Camelo y Piñeyro- y lo eligen en la habitación de Helmreich. Que lo conocía a Piñeyro desde hacía muchos años pero Helmreich no reconoce esto. Que las fechas de las cartas de Piñeyro que menciona (a él, a Boyd y al presidente de la empresa) son del año 1996 y no 1999, por lo que las fechas son erróneas, que hay 7 cartas pidiendo que Piñeyro vuelva a LAPA y su esposa a volaba allí, por lo que no se entiende que hable del motivo de su renuncia.

Dice Helmreich que tiene que ser culpable LAPA y también la Fuerza Aérea, y lo que lo hizo cambiar de opinión fue la nueva película de Piñeyro sobre dicha Fuerza, porque en su pericia no la mencionaba.

En relación al cambio de los tildes en la planilla de Weigel, recordó que Mc Innis antes de dar una respuesta dijo que nada va a cambiar su opinión.

Que también miente cuando dice que no habla español, ya que esto fue reconocido por el mismo en una entrevista.

Agregó que el power point de Helmreich es similar al de Mc Innis, y ambos tenían el mismo chofer y piloto de APLA cuando fueron trasladados, lo que muestra su relación.

Respecto de Jorge Gelso, dijo que es compañero de los otros peritos de Aerolíneas Argentinas y amigo personal de Piñeyro, y a fs. 20860 lo propone Rívolo como ajeno e imparcial. Fue recusado por la defensa a fs. 21.128 y a fs. 21.505 se demostró su amistad con Prelooker, la que había

USO OFICIAL

negado; siendo admitido por el fiscal a fs. 21.560, que pide que se revoque su designación a fs. 21.186.

Señaló que entonces a fs. 20.832 aparece López Camelo, quien cometió barbaridades graves porque Piñeyro es su amigo, tanto como para que no tengan valor sus dichos. Que López Camelo expuso en APLA lo que había manifestado Helmreich el día del juicio oral. Que APLA participó en el pago de anticipos de gastos de Helmreich. Que López Camelo acompañó a Piñeyro en la presentación de la película Whisky, Romeo, Zulu y efectuó una publicación en APLA donde dice que este juicio les devuelve la esperanza del concepto sistémico.

Que también mintió en cuanto a que cualquiera podía conseguir fácilmente lo de los informes de ADREP y luego al final de la declaración cambió; además hay otros accidentes por configuración de flaps, en despegues y aterrizajes. Mencionó Chionetti varios accidentes: uno de 1968 de United muy similar a LAPA, otro de 1988 sin flaps, y uno de 1978 de Aerolíneas Argentinas en el cual viniendo de Trelew y sonando la alarma de configuración, los pilotos sacaron el fusible para que no suene y aterrizaron sin tren, muriendo un pasajero por un ataque al corazón. Sin embargo, dijo que López Camelo justifica otros accidentes pero no el de LAPA. Asimismo, dijo que LAPA no tenía manual de operaciones aprobado, pero no dice nada de que en la auditoría del 2001 la OACI en el punto 38.5.7.1. indica que Aerolíneas Argentinas no cuenta con manual aprobado.

Agregó que López Camelo era conocido de Rívolo de Río de Janeiro desde 2000, y si admitió que Velasco fue su maestro no podía ser un perito aséptico, señalando que la vinculación entre todos los peritos no son meras casualidades. Que hace encajar la teoría sistémica sólo en LAPA, y no en Aerolíneas Argentinas, donde también tuvieron accidentes. Que inclusive se utilizó lo del caso Dryden para investigar a LAPA, cuando en Canadá, donde ocurrió el accidente, la investigación fue sistémica pero no con fines punitivos, como pretenden que sea ahora.

En cuanto a la documentación que debe guardarse, el NESTAR dice cuánto tiempo hay que hacerlo, y LAPA entregó todo para favorecer a la investigación.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Quiso incorporar también como nueva prueba (1), el hecho de que IFSA (empresa francesa), dice que López Camelo fue a LAPA a vender CRM, aduciendo Mc Innis que la normativa estaba mal implementada. Que López Camelo quería vender un producto francés y Leitmann Patt decía que cada empresa implementara su CRM propio, y no adquiriera productos enlatados. Que el hecho de que López Camelo no fuera sólo instructor de CRM sino que pertenecía a IFSA lo prueba la tarjeta (como representante de la misma en Latinoamérica e instructor) que le entregó en un momento, y Chionetti guardó y presenta ahora.

Aportó como prueba nueva (2), que el formulario de ADREP que contiene en el capítulo 5.2 los oficiales designados, no lo puede ver cualquiera ni bajarlo de Internet, por lo que López Camelo lo pudo pedir por ser miembro de APLA.

Como nueva prueba (3), mencionó el briefing de empresa francesa (IFSA), que si bien se ocupa de otras cosas como dice López Camelo, el 90% lo constituye CRM.

Como otra prueba (4), indicó la editorial de APLA de la película WRZ, en la que se mostró en la Comisión Directiva y participaron en el debate López Camelo y Enrique Piñeyro.

Agregó como prueba (5) una nota de Página 12, del 24/5/05, en la que APLA quiere prevenir otro WRZ, donde aparece una foto de López Camelo con Piñeyro.

También agregó como prueba (6) una editorial de APLA que menciona que el juicio por el accidente de LAPA les devuelve la esperanza del concepto sistémico. Como prueba (7) también incorporó el comunicado del Cuerpo de Delegados de APLA y APTA, acerca de que las tripulaciones técnicas de las líneas aéreas tenían descansos menores a lo que correspondía por la reglamentación vigente.

Manifestó que APLA a fin de 2007 le hizo hacer un paro de cuatro días a LAN Argentina reclamando un examen psicotécnico, y APLA y

USO OFICIAL

López Camelo dijeron que quien respalda para ascender a un piloto de acuerdo a su aptitud es únicamente el INMAE de Fuerza Aérea.

Quiso recalcar que Mc Innis mintió sobre Piñeyro porque dice que creyó que era de IFALPA, cuando lo conoció directamente en la década del 90, cuando lo fue a buscar a Londres y lo trajo para intervenir en la causa de Mendoza, radicada por APLA en el Tribunal Nro. 2 de esa ciudad para investigar cruces de aviones, deficiencias de radar y desconocimiento del idioma inglés por parte de los operadores de radar. Que a fs. 159, 182 y 215 de dicha causa surge que APLA da información de quién preside IFALPA, siendo el director técnico Mc Innis, que había conocimiento pleno entre IFALPA y Piñeyro, y que quienes terminaron designados por IFALPA para intervenir recibirían colaboración de Enrique Piñeyro.

Con relación a la causa de Mendoza, dijo Chionetti que Piñeyro mintió y se ocupó de perseguir a gente de Fuerza Aérea para que fuera procesada, armando una causa con espúreos intereses, habiendo hasta fraguado un título de honor respecto a su puesto en APLA, buscando que le pusieran estrella negra de seguridad a Argentina. Que sin embargo, el 29/5/03 (a fs. 4051/vta.), el Tribunal de Mendoza dictó una resolución en la que resultaron todos sobreseídos, y en la que hizo una reflexión acerca de la lucha contra la Fuerza Aérea por ocultos intereses, y del daño producido al crear expectativas falsas en la opinión pública.

Señaló que Di Stéfano, quien ya declaró en el juicio, sería escuchado hoy de otra forma si fuera vuelto a citar, y acerca de la relación entre los peritos de la segunda etapa y Piñeyro como colaborador de ellos, dijo que quedó demostrado el amiguismo y la corrupción que surgía en los accidentes de líneas latinoamericanas; y esto lo incorporó como nueva prueba (8). Agregó que en la síntesis de APLA 6/98 aparece Mc Innis, quien ya tenía un prejuicio y opinión formada por lo menos de la Fuerza Aérea.

Asimismo, incorporó como prueba (9) la nota de Clarín del 11/12/97 en la que los pilotos critican la seguridad; como otra prueba (10), la lista de APLA en la que Enrique Piñeyro aparece como vocal suplente y no como oficial de seguridad. Se refirió a la fs. 21123 del anexo 1 y anexo 2

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

subsiguiente, mencionando los cuadernos de seguridad y una nota de Clarín del 23/9/97 por un reclamo de seguridad.

Agregó que las traductoras fueron víctimas del tema de Mc Innis, quien habiendo sido trasladado por APLA ya sabía las respuestas antes de las preguntas; resaltando la extraña confusión que tuvo con las fechas de las cartas de Piñeyro respecto a las que aparecen en la pericia de Velasco.

También quiso incorporar como prueba (11), el hecho de que Enrique Cardachi, amigo de Piñeyro, está presente en el público (entrega una foto), como también muchas veces la ex pareja de Piñeyro, Alejandra García, que le hace comentarios a la querella.

Quiso recordar la prueba documental 78 y 99 oportunamente aportada, que es la dedicatoria exclusiva de Leitmann Patt en su libro, por el tema del entusiasmo del declarante para la aplicación de CRM.

Mencionó nuevamente la causa de Mendoza, el amiguismo (cuando se habla de que inspectores de Fuerza Aérea pasaron a LAPA), la “banda” de los mismos peritos de siempre, el traspaso de la aviación civil y la radarización, para incorporar como nueva prueba (12) la causa en la que interviene el Dr. Oyarbide. Analizó (sobre la base de lo publicado por las fuentes periodísticas y por Internet) todo lo sucedido desde la década del 90 respecto al tema de la futura radarización de todo el territorio argentino, el monto de la inversión, las empresas extranjeras interesadas, la intervención de una empresa italiana en el radar de Mendoza que donó, la relación de ésta con Enrique Piñeyro y su película.

Señaló que en dicha causa surgen los intereses gremiales y sectoriales, las falencias del sistema para intentar sacar a la Fuerza Aérea del medio, el interés de Enrique Piñeyro y su banda, y su relación con la empresa italiana mencionada, y en la misma el Dr. Oyarbide sobresee, y es lo que lo enfrenta con la Ministra de Defensa.

Por último, como otra nueva prueba (13), incorporó un artículo de prensa de La Red del 3/3/09.

USO OFICIAL

En otra jornada del debate, Chionetti quiso ampliar sus dichos, solicitando se le reciba declaración al testigo Rubén Perotti, ya que lo que dijo es importante para su defensa.

Se preguntó por qué nunca se investigó el motivo de que las máquinas viales estuvieran en la cabecera de pista.

También señaló que hay otro testigo que menciona que la azafata les pidió calma y ayudó, y que todos se tiraron por ahí; que las lenguas de fuego venían desde adelante hacia atrás y se veían en la cabina, que parecía que estaban clavados de punta; que salió el tobogán y la azafata fue quien abrió la puerta.

Manifestó estar sorprendido con los dichos de Rubino y cómo la fiscalía ocultó que era jefe de línea de 1994 a 1996, cuando esos hechos son imputados a su persona; que él, habiendo reconocido sus 4 años de jefatura de línea de cuando hace cambio de turbohélice a jet, redactó los manuales de operaciones (que también es motivo de imputaciones), y mintió en que fue después del accidente. Que hay RTV de Piñeyro en que aparece Rubino y no le fueron exhibidos, agregando que hay un grupo que se formó desde el vamos con APLA, Rívolo y los peritos, propuestos por la escuela ETAP y se ponen de acuerdo y eligen quiénes están a acá. Que Piñeyro y Mauriño son quienes eligen los pilotos, y es el mismo procedimiento que se hizo con la causa de Mendoza. Señaló que Novo está sobreseído pero estuvo en Río de Janeiro con Rívolo y éste no apeló su sobreseimiento. Que Rubino tuvo reuniones con Rívolo, y acá no están ellos, ni los de Metrogas, y los hacen cargar con culpas de las que no son responsables.

Leyó la fs. 11 del requerimiento de elevación, donde aparece él como jefe de línea SAAB 340 y de B 737-200 en 1995/1996, y había otra persona en ese cargo. Aportó la misma página de NA como nueva prueba, diciendo que eso es que no fue aplicado y es tendencioso.

Dijo que cuando se habla de la negligente actuación de Diehl y Chionetti en la pág. 13, no aparecen De Víctor y Rubino. Que también se habla de la deficiente redacción de la pág. 17 del MOV en las dos ediciones, y el que los redactó fue Rubino.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Se leyó la carta de Monteleone del 20/3/01, dijo que él escribió y firmó esa carta, en la que se comentaban las reuniones con el fiscal y quiere saber si era Rívolo.

Al día siguiente de la declaración testimonial prestada por Siri, de APLA, en el debate, CHIONETTI quiso ampliar sus dichos.

Quiso resaltar la mala relación de APLA con LAPA, y dijo que cuando Siri ocupa el cargo la mitad de los pilotos ya habían renunciado pues solo representaba intereses de Aerolíneas Argentinas y no había atendido las necesidades o requisitos de los pilotos de LAPA, y en la comisión anterior había sido Distefano vicepresidente y también estuvo Otamendi.

Refirió que la mitad de los pilotos renunció a APLA en 1998 y luego del accidente otros tantos. Que en 1998, con la comisión de Lacavane y demás, renuncia Distefano. Que había denuncias infundadas que hacía Piñeyro y los pilotos decían que no era lo que pasaba. Que APLA pidió autorización a LAPA para hacer la investigación de tal accidente y LAPA accedió y la JIAAC también pidió autorización y asistencia de LAPA. Que De Risio participó del informe porque lo pidió la JIAAC y lo mismo él concurrió.

Que trajo documentación nueva (de toda la información que les pedía APLA para colaborar en el informe); se reunían una vez por semana; a Buxton que hizo el informe jamás lo pudieron ver. Que si no tenía contacto con los pilotos era porque él no quería; respondían al Tribunal por los allanamientos, a la JIAAC y a APLA y LAPA hizo una investigación propia. Que fue él muchas veces a APLA con Novo y Demarsico para llevar información, cuando la reglamentación pide que se reserve la documentación por dos o tres años.

Manifestó que le extraña del caso de APLA un documento de Clarín del 30/9 que dice que responsabilizan a los pilotos por el accidente, y en octubre lo mismo. Y evidentemente hubo un cambio y mutó la responsabilidad de los pilotos hacia la empresa; que la nueva comisión de

USO OFICIAL

APLA y López Camelo pidieron disculpas por haber culpado a los pilotos que eran víctimas en lugar de culpar a la empresa.

Aportó toda la documentación de informes que contesta a APLA y a la JIAAC.

Dijo que había diferencias porque por ejemplo pedían procedimiento de push back de retroceder el avión, y eran procedimientos que quizá las empresas tenían distintos criterios, pero esas eran las diferencias y nunca se trató de modificar nada, ellos respondían a un manual de una empresa y no como asociación. Que las presiones que mencionó Siri no eran de la empresa sino de los propios pilotos.

Señaló que luego responsabilizó Siri a la gerencia de operaciones por la programación, pero el declarante se hizo cargo el 19/7/99, y 3 días antes del vencimiento del mes lo tenía que publicar. Que Cuando se hizo cargo de la programación ya estaba conformada esa tripulación y no le corresponde la programación de la comisario. Que Weigel y Etcheverry ya habían volado 10 veces juntos. Agregó que el MOV 97 es el vigente al momento del accidente; que el control operativo depende de despacho operativo, que corresponde la vigilancia de la tripulación que fue citada y nada se le preguntó; que son los primeros que observan alguna irregularidad al momento del despacho, por conducta y demás. Y de Programación el que estaba a cargo era el Sr. Leyes que aún no declaró en la causa.

Añadió que en la sabana de tripulación, Weigel era el más antiguo de los 50 comandantes y no estaba en instrucción; Etcheverry estaba Nro. 25 de 50 y podía volar con cualquier comandante. Y Tantos no se programa en Operaciones.

Que en el Boletín de desempeño de los años 1997 y 1998 Weigel fue calificado en forma satisfactoria, y no tuvo nada para observar de esa tripulación que habían volado 10 veces juntos.

Respecto a la programación que hizo Leyes, y si él la vio en agosto, dijo que entre el 15 y el 20 del mes se cierra el cuaderno de pedidos; en una semana se ajustan los pedidos de programación, pero la matriz se había hecho antes. Que él no había firmado la programación, ya estaba proyectada.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Refirió que no conocía los problemas personales de Weigel, y si se separó le llegó el comentario cuando él estaba en la otra línea. Que Lipka, que es muy abierto y tenía relación con todo el mundo, no le comentó los problemas de Weigel en el cumpleaños que fue en julio.

Dijo que no hubo festejo conjunto de Weigel y su esposa, que cumplen el 6 de mayo, por lo menos que él haya participado. Aclaró que sabe la fecha de cumpleaños de la mayoría de la gente antigua de la empresa y no por eso son sus amigos, por ejemplo sabe que Piñeyro cumple en diciembre.

Negó tener relación de ahijado/padrino su familia y Weigel. Dijo que pasaron muchos testigos para demostrar que no tenía amistad con Weigel y luego del 31/8 bastante solo se ha quedado. Aportó prueba de la exigencia que tuvo con Weigel, y a todos los pilotos se les preguntó por alarma de despegue y demás. Que Weigel hizo el inicial teórico que no está en el legajo (no llegaron todas las fojas que se secuestraron), con Moroni, y Novo lo calificó en septiembre de 1995. Que cuando iba a ir a su simulador, García le pidió que tome un curso y se le hizo un examen teórico, y este fue el primer contacto de Weigel en julio de 1996, y en agosto de 1998 fue instructor de CRM –uno de los 4 instructores- que tenía tiempo para tomarlo hasta el 2000.

Al ser preguntado acerca de cómo se integró la gerencia de operaciones luego de la renuncia de Diehl, dijo que éste renuncia en julio y la reglamentación da 10 días hábiles para el nombramiento de otra persona, y el declarante solicitó que se cree un equipo integrado por Novo, De Marisco (control operativo) y Rubino que tenía mucha experiencia en la empresa (jefe de técnica y planificación operativa), y era muy crítico con los pares, la empresa y el sindicato y consideró que una persona a su lado suficientemente crítica ayudaría a la gerencia. Que él era el responsable de ese grupo, después del accidente algunos no participaron más y se quedó sólo en la gerencia de operaciones.

USO OFICIAL

Con posterioridad a haberse escuchado el testimonio de Enrique Piñeyro en el debate, Chionetti quiso ampliar su declaración y referirse a sus dichos.

Dijo que Piñeyro mentía al decir que LAPA no entregaba la cartografía Jeppesen, porque antes de que se repartiera a los pilotos, LAPA tenía un maletín de vuelo completo por avión, de cartografía Jeppesen, local, ROATAC, NESTAR, circulares, y todo lo inherente al vuelo. Que a fines de 1998 o principios de 1999 se implementó –aunque era muy costoso- que cada piloto tuviera la cartografía Jeppesen de Latinoamérica, lo que no hacían todas las empresas, y los pilotos las recibían en su domicilio (cada volumen con una revisión cada quince días), y APLA tomó esto como que se había hecho por motivo de ellos y en realidad LAPA ya había tomado la decisión.

Habló de la prueba n° 135, que es un video de Boeing B 757 en el que están Chionetti y Chara y se ve la cartografía Jeppesen, y dijo que con esto se prueba que esa cartografía estaba dentro del accidente; que entre las cosas quemadas –fs. 2073 y 2076- se encuentra el volumen 1 Sudamérica de dicha cartografía, y a la izquierda tiene el manual de ruta. Agregó que LAPA siempre tuvo cartografía en tiempo y forma, en todas las líneas.

Respecto al maletín de vuelo, dijo que cada uno de los aviones de la compañía tenía uno identificado con la matrícula del avión en el que se incluía la cartografía Jeppesen, y la valija de Weigel también tenía la cartografía mencionada.

Por otro lado, dijo que Piñeyro manifestó que nunca utilizó APLA para volver a volar en LAPA, pero de marzo de 1996 a julio de 1999 en que se le acabó la protección sindical, siete veces por medio de carta documento pidió volver, poniendo en el remitente de alguna de ellas la dirección Lezica 4020 perteneciente a APLA y su firma original, teniendo el declarante el documento original del 2/5/97 para aportarlo a la causa.

En cuanto a lo mencionado por Piñeyro que entregaba sus denuncias en APLA; dijo que se presentó en la lista azul donde era el único integrante de LAPA y en la plataforma de la propuesta de esa lista habla de problemática laboral de la línea aérea del 14 al 28 de mayo de 1998 y no menciona ningún problema de seguridad en LAPA.; no habla de

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

incumplimiento de vacaciones, presiones de pilotos, ni aviones “no go”, es decir no hizo reclamos en APLA siendo el representante de la comisión.

En relación a los peritos de la causa, dijo que además era amigo de López Camelo (mostrando una foto) y que éste pidió en LAPA por Piñeyro.

Sobre las tripulaciones mínimas, manifestó que Piñeyro y su película mienten cuando señalan que la empresa tenía la dotación mínima a costa de las vacaciones y volaba con 3 tripulaciones por avión.

Dijo que en su Prueba documental n° 19 de mayo del año 1987 acredita que hay 9 comandantes y 7 copilotos, cuando tenía 2 SAAB, y que 16 dividido 2 da 8 tripulaciones, entonces tuvo 4 tripulaciones por avión.

Agregó que la Prueba n° 36 muestra que donde piden a la planta Shell una visita didáctica, se determina que tenían 8 comandantes y 9 copilotos, y esto da el mismo cálculo: 4.5 tripulaciones por avión.

Refirió que la carta del 18/4/96 en que le informan al declarante que no son presionados a volar por lo de Piñeyro, la firmaron ocho comandantes de la empresa y sumado el testigo Piñeyro, o sea que eran 9 más 8 copilotos: seguían siendo 4.5 tripulantes por avión.

Indicó que en el certificado de servicios aéreos de fecha 13/2/98, que tenía vigencia hasta el 2000 (Anexo 1 JIAAC de fs. 302/352), dice que hay 187 pilotos y 20 aeronaves, o sea que hay 4,67 tripulaciones por avión y esto, según el manifestante era la cantidad de tripulaciones que existían al año del siniestro.

Acerca de su reclamo por escalafón, manifestó que el 8/3/96 la empresa entregó un manual de performance de Boeing que era considerado para posible opción, Borsani recibió el manual en la misma fecha que Piñeyro, pero éste último no llegó a la opción porque se bajó de vuelo.

Respecto a las vacaciones de Piñeyro, señaló que tuvo quince días del 17 al 31 de octubre de 1994; treinta días en temporada alta, del 1° al 30 de agosto de 1995; diez días en temporada alta, del 23 de diciembre de 1995 al 2 de enero de 1996; y quince días del 16 al 31 de marzo de 1996; o sea

USO OFICIAL

que tuvo setenta días de vacaciones en 17 meses, y cuando aduce que le faltaron vacaciones dependía del jefe de línea de B 737 que era Rubino, y no Chionetti.

Cuando se refirió Piñeyro respecto a que Chionetti fue instructor de simulador de Weigel, dice que también es mentira puesto que en el Adiestramiento inicial SF340 Fase 3 vuelo: jamás fue a simulador de vuelo el compareciente con Weigel, ni con Piñeyro. Relató que hizo solo un vuelo con García de aeroparque a aeroparque tal como surge del Formulario 202/94 que es la misma orden cuando García lo habilitó en Texas. Es decir, el que lo habilita es García.

Posteriormente comenzó a proyectar la presentación n° 2 refiriéndose, en primer lugar, al vuelo sin radar de B 757-200. Recordó que Piñeyro al momento de declarar había referido que tal circunstancia se asemejaba a vendarse los ojos e ir por Panamericana en contramano, siendo que de este modo podía durar 20 segundos. Al respecto dijo que no se asimilaba a la novedad de volar sin radar puesto que en la Master MEL americana en el punto 45 dice que puede estar inoperativo si está de acuerdo con la reglamentación FAAR. Según el compareciente, la reglamentación dice que puede estar inoperativo si vuela instrumental o de noche con condiciones visuales y si no hay pronóstico de malas condiciones para el vuelo. Y que en el caso de que se ponga inoperativo en ruta, en el vuelo se sigue de acuerdo a lo que dice el manual de la propia empresa.

En este caso puntual, pasó en vuelo -6/10/95-, puesto que empezó a fallar el radar por encima de los 15000 pies, LAPA en ese momento salía de El Palomar y tuvo la novedad cuando volvió, recordando que ese día volaba con un inspector de la Boeing -Richarson- a bordo.

En relación al informe del servicio meteorológico nacional que aportó Piñeyro dijo que los pronósticos se destruyen a los 120 días, el estado del tiempo -que es lo aportado por el testigo- es lo que pasó, no el pronóstico. En ese caso se indicó que para el 6/10/95 había visibilidad reducida, cantidad de agua caída 0, en Córdoba y Rosario, respecto a esto mencionó que en el avión no se va por una aerovía, no todos los aeropuertos estaban para recibir ese avión que era nuevo, y que si bien Rosario podría

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

haber tenido tormenta, se preguntó cómo sabía Piñeyro que ese vuelo pasaba por ahí, indicando que la firma del informe del servicio meteorológico no se sabe de quien es.

Para probar las mentiras del testigo, aportó los diarios de la época, y en La voz del interior no dice nada de tormentas, solo desmejorando hacia la noche; en el diario Clarín del 6/10/95 y en La Nación del 7/10/95 dice que no hubo tormentas; y también el de Mendoza, que era su alternativa. Es decir que ese día estuvo perfecto.

Concluyó que es mentira la acusación que hace Piñeyro, que desconoce que es un item C en la MEL, que se puede volar 10 días con radar inoperativo (tenía un solo radar ese avión). Que estuvo inoperativo arriba de 15000 pies, la meteorología no era peligrosa y era un avión nuevo, recalando que nadie hubiera volado en LAPA un avión inoperativo con tormentas.

En cuanto a los cursos de comisarios y auxiliares, que según Piñeyro daba “ad honorem” y que nadie antes había dado, dijo que en su Prueba documental Nro. 18 figura que el manual de vuelo, MOV, y el manual de comisarios y auxiliares (donde se hablaba de roles de emergencia y se les enseñaba cabina estéril, no sólo a bandejar) se incorpora en la valija de vuelo que se llevaba en cada avión, en enero de 1993, fecha en que se publicó y repartió.

Que la Prueba n° 134 indica que el 2/3/93 se lo afectó a Piñeyro como copiloto, es decir que antes que él vuele el B 737 la empresa ya tenía desarrollado un manual de comisarios y auxiliares.

Ampliando nuevamente su indagatoria, CHIONETTI manifestó que Piñeyro dijo que un vuelo con Weigel de Aeroparque a Mar del Plata, volvió a su punto de origen porque quiso evitar tormenta, siendo el copiloto Piñeyro, y que esto fue un alerta para decir que Weigel era peligroso.

Respecto a esto, dijo que el 18/4/96 Piñeyro fue declarado Inepto por el INMAE y no voló más en la empresa. Que Carla Calabrese era allegada a él y hacía un exhaustivo análisis de meteorología antes de volar, y

USO OFICIAL

si no era buena, pedía guardia. Que Carla Calabrese ratifica que fue despedida en el año 1997. Entonces le parece extraño que el 12/10/98, con Piñeyro bajado de vuelo, Calabrese volara con Weigel y con Aras como comandante, quien tiene una demanda contra Piñeyro porque en Bariloche, estando presente personal de LAN, dijo que si escuchaban el nombre de Aras en un vuelo de esa compañía se bajasen del mismo. Que también el 23/10/96 Calabrese vuelve a volar con ellos y el 6/11/96 lo hace sólo con Weigel. Se preguntó el declarante cómo en ese momento no le parecía peligroso y luego del accidente dijo que lo era. Aportó 3 RTV originales en relación a ello.

Por otro lado, mencionó que Piñeyro dijo que la Circular Operaciones 1 de LAPA indicaba que cuiden las perillas de los aviones. El declarante refirió que la primer circular operaciones de junio de 1993 habla de la organización del departamento de operaciones, y la primer circular de B 737 del 24/6/93 es de política de operación, que operaciones se tiene que ajustar a Boeing. Señaló que la Circular de SAAB N° 1 –Piñeyro dijo que le daban circular que iban a Comodoro Rivadavia en el momento del vuelo- ya indicaba como se tenía que efectuar la operación de Neuquén. Además, agregó que a fs. 2082 de los autos principales se observa que entre los elementos de la valija de Weigel están las circulares vigentes y la circular modelo tipo de anuncio a los pasajeros, refiriendo que “parece que Weigel no era tan desprolijo”.

En cuanto a la tragedia de Fray Bentos, Piñeyro fue con la investidura de APLA como investigador de accidentes y luego aparece como perito de parte contra la empresa Austral, en contra de lo que dice el Anexo 13 de OACI que habla del propósito u objetivo de la investigación, que es la prevención de futuros accidentes.

Acerca de la vinculación de Piñeyro con Rívolo, y con los peritos Gelso, López Camelo, Mc Innis y Helmreich, reiteró lo que había dicho en otras ampliaciones; recordando que Piñeyro había dicho que no había trabajado ni coincidido con ellos. Para confrontar los dichos de Piñeyro hizo un paralelo entre el CV de Lopez Camelo y el CV de Piñeyro (fs. 21871 y fs. 6454) marcando las coincidencias; por ejemplo en los CV de los años 1990 y 1991, fueron juntos a la Conferencia de El Cairo.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Con respecto a Mc Innis, el boletín de APLA lo dedica a IFALPA y en 1997 lo trae a APLA; y a fs. 160 de la causa de Mendoza hay una nota de Piñeyro en la que dice que está en contacto con Mc Innis. Agregó que a fs. 200 aparece Roberto Cervera, que es quien designa a Piñeyro, y es socio de la productora de Piñeyro.

En relación a Helmreich mencionó un extracto de la deposición efectuada precisando que cuando se refiere a ASPA quiere decir APLA y habla de encuentros de seguridad en Río de Janeiro donde se contactó con la Fiscalía y como lo conoce a Piñeyro desde el año 1996. También participó para que obtenga Argentina la estrella negra.

En relación al vuelo sin radar del B 757 nuevo que lo acusa a Deutsch, Piñeyro refuta palabras de Menem por problemas meteorológicos en el avión y recordó que el comandante es quien discrimina cuando salir y cuando no, ya que el piloto de línea aérea por entrenamiento y capacidad decide cuando salir y cuando no, esto está en la película FAA S.A. Fue en el 97.

Manifestó que Piñeyro dijo que tuvo un incidente con un avión Jet comander, que arrancaron pata de aterrizaje, él no estaba habilitado en ese avión y salió corriendo, y mintió diciendo que era un incidente menor cuando en el informe la JIAAC Uruguay dice la palabra accidente y no incidente.

En cuanto al curso de investigador de accidentes que dijo haber hecho, refirió que Piñeyro hizo un curso de “aircraft accident investigation”, pero no hizo el postgrado, que son 4 módulos; hizo un sólo módulo que dura 9.5 días.

Acerca de las notas de Piñeyro, dijo que éstas aparecen mágicamente luego del 18/4 cuando es bajado de vuelo y predatadas; que en la nota de De Víctor del 13/3/96, habla de novedades del 13/3 y 15/3/96.

También en la nota a Chionetti del 14/4/96 y que Chionetti contestó el 22/4, hablaba permanentemente de las alarmas, y es curioso del

USO OFICIAL

último día que vuela en la empresa dice alarmas 1 y no dice que es falsa en las 257 novedades evasivas (prueba 134).

Respecto al tema del horizonte “stand by” del SAAB, dijo que el 9/3/96, en el cruce con Weigel y De Víctor, él estaba en Brasil por un vuelo Charter, y Piñeyro le dice a De Víctor que estaba totalmente inoperativo, cuando Gianetti y el copiloto F. Perez dijeron que estaba operativo.

Indicó que cualquier instrumento inoperativo tiene que tener bandera roja y eso no lo pone; sale porque se corta la energía o la velocidad del motor cae, pero siempre tiene bandera roja. Que si estuviera como él dice se tiene que romper la manija. Que si estaba inoperativo tenía que salir y diferir la reparación.

Que el vuelo de él era a las 5 de la tarde, evidentemente era domingo, día que no quería volar y de hecho terminó volando. Que siguió volando con el otro SAAB, tomó el avión de Weigel y se fue a Mar del Plata y lo demuestra con el RTV que aporta, y siguió volando hasta que se fue de vacaciones; no fue brutalmente desprogramado y menos por el declarante.

Habló también de la rehabilitación psicológica de Piñeyro. Dijo que le dan 15 días de licencia médica, desde el 3/4/96 hasta el 18/4/96. Telegrama con extensión -con C refiriéndose que a cualquiera le puede pasar- de parte médico; que ese mismo día (18/4/96) Piñeyro es declarado inepto, y él manda el telegrama a las 8.15 hs, o sea antes que le salga el inepto; o lo sabía o practica quiromancia.

Que formula el 21/6/97 (cuando militaba en APLA) un pedido de reincorporación a la empresa, manifestando que fue rehabilitado por el INMAE y que se le indique el curso a seguir.

Se le indica que se presente el 15/4/97 en la sede central para que el médico le indique los procedimientos a seguir, y esto lo decía el convenio colectivo para todos los pilotos.

Que él contestó que tenía el alta médica de INMAE sin restricciones. O sea que cuando se quiso bajar de vuelo fue al médico de la empresa y critica al INMAE, y cuando tiene que volver no quiere pasar por el médico.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

En su tercer pedido, Piñeyro habla de naturaleza invasiva y tóxica. Que esto revela lo que es Piñeyro, cuando la empresa quiere ser segura no lo acepta.

En su cuarto pedido, por Correo argentino, efectuado desde APLA ya que pone la dirección de Lezica, lo formula para cumplir la función de comandante con la habilitación que le da el INMAE, y la empresa era evidentemente segura porque se quiere reincorporar.

En el quinto pedido, donde ratifica las comunicaciones y cartas donde pide volver, dice que por su condición de APLA va a iniciar acciones y presiona a la empresa para volver a entrar, o sea que es una carta extorsiva.

Agregó que desde marzo de 1996 hasta que vino al juicio, no lo volvió a ver en persona, y realizó muchas injurias hacia su persona.

Que en la sexta carta pide bajo apercibimiento para volver por ser miembro de APLA; en la séptima, pide reincorporarse a LAPA; en el octavo pedido dirigido a Arzeno, en agosto de 1997, lo firma “un pesado” de APLA, donde en representación de la misma considera que es importante superar el inconveniente, como diciendo o lo toman a Piñeyro o tendrán problemas.

Finalmente, recalcó que luego del accidente Piñeyro menciona un montón de cosas que antes no le parecían importantes.

Menciona Chionetti que la contestación de la empresa es que la habilitación provisoria de 6 meses está vencida a junio de 1997 y no puede incorporarse, y con esto declara la furia de APLA, y en junio de 1999 se le acaba la inmunidad gremial.

Sobre los RTV, Piñeyro dice que la empresa hacía la vista gorda y FAA y DNA también porque una copia iba ahí. En cuanto a ello dijo que el DNAR 121 de julio 95 donde dice que es lo que tienen que cumplir las empresas 121.695, refiere que el registro de aeronave es el listado de aeronaves que va a la DNA. El n° 121.701 habla de RTV y LAPA tenía su procedimiento para guardarlo.

USO OFICIAL

Asimismo, LAPA, poseía un manual de mantenimiento CC 05 (control de calidad) y efectuaba reporte mensual de confiabilidad que se entregaba a la DNA. No hay nadie de mantenimiento imputado.

Que los 127 RTV que Piñeyro dice haber aportado porque hacía copias en operaciones, son de dudoso origen.

Señaló que los vuelos de él con novedades son 26, y ahora va a entregar 26 RTV sin novedades en los que Piñeyro firma como tripulante, que son originales y de operaciones, entonces él falseó la documentación, pues entrega sólo las que tienen novedades técnicas.

Agregó que de los 127 RTV que aportó Piñeyro, sólo 26 son de él y los restantes 121 son de otros tripulantes con novedades; que en este acto entrega 600 RTV sin novedades, porque los 627 muestran lo que era LAPA, aunque igual no es significativo porque LAPA tenía 50 vuelos por día.

Nuevamente en otra jornada de debate amplió su declaración Chionetti, puntualmente acerca de la declaración de Novo y de Piñeyro, e hizo una presentación power point.

Dijo que Novo, en su declaración del 10/8/09, acerca de la falla de flaps de la empresa, dijo que si la falla existía al despegar la alarma sonaría aunque la palanca estuviera en posición 5.

Mencionó que el 19/8/09, Piñeyro en su declaración dijo que Weigel jamás hacía lista de despegue. Indicó que antes de mover el avión el comandante pide “take off flaps”, que es el procedimiento de poner flaps antes de la puesta en marcha. Si sabía que Weigel tenía un procedimiento propio cómo no lo comunicó, preguntándose el declarante cómo sabe Piñeyro que éste accionaba el flaps antes de poner en marcha los motores.

Mostró una foto del accidente, y en ella no se ve que la palanca esté en 0, está dañada y torcida, toda abierta. Que el instrumento de posición de flaps está totalmente destruído o no está, concluyendo que no se sabe la posición que tenía la palanca en el momento del accidente.

Dijo que en el FDR se tomaron los últimos 30 minutos, hay señal de “bad loc”, como que no tomó la señal de flaps.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Que el speed brake lo tocó Weigel a los 9 segundos y luego dice “está todo bien”, es decir que se fijó. Que tiene que haber chequeado los ítems de la alarma de configuración.

Seguidamente pasó el video de la película WRZ, señalando que es extraño que esta cámara muestre cosas distintas; que es una persona que entra y sale de Aeroparque, muestra la turbina, el ala, imágenese que no se vieron en los programas periodísticos.

Agregó que jamás escuchó que Weigel pusiera los flaps antes de poner en marcha los motores; que los flaps se bajan poniendo en marcha los motores y no de otra manera. Que sabe que hay una persona que dijo que Weigel usaba un timer de cocina como un hábito especial por encima de la seguridad. Que quizás Weigel tenía por costumbre poner los flaps antes de prender los motores, pero si esto Piñeyro lo sabía, no entiende por qué no lo dijo antes.

Que esto lo relaciona con que no pide la lista, porque tal vez ya lo tenía puesto de antemano, si eso era lo que hacía por costumbre.

Se le preguntó si el avión puede haber estado con acelerador derecho y palanca de flaps al momento de chocar, y respondió que el avión tiene desvío a la derecha de la pista, conciente o inconciente, y si el motor derecho hubiera estado a pleno tendría un desvío superior.

Refirió que en el informe de JIAAC surge que en los registros se indica que los reversores están cerrados, pero en la foto está adelante la posición, para él es producto del impacto, está aplastado. Que el reloj de aguja que marca los flaps está destruído. Que generalmente no sólo se investigan los sinfines sino todo, hasta llegar a la tortuga del avión, y eso es para ver si pusieron el flaps en 5 y no bajó, pero esto no se investigó completamente. Que si estaba en 0 flaps la luz estaría apagada.

Se le preguntó si hubo otro sistema del avión que la JIAAC dijera que estaba apagado y se mencionara que estaba prendido, en cuanto a la

puesta de reversores, y respondió que también dice que las “master caution” estaban encendidas.

Describió que el flaps tiene sistema de protección; un ala manda a la otra, y si bajan desparejos, el flaps se detiene al separarse las agujas –si están asimétricas- y hay que hacer un procedimiento. Que puede ser que Weigel haya puesto flaps 5 y que no bajaron, y que la manifestación de él al decir “está todo bien”, fuera porque pudo haber visto que la palanca estaba en posición. Que es imposible que no hayan mirado el flaps en ese momento, y puede haber ocurrido que alguien que supiera del procedimiento de Weigel haya interferido.

Al serle preguntado si hubo otro accidente en que la palanca estuviera en 5 y no bajó flaps, contestó que pasó en Asia algo similar a Aeroparque, también en Delta, todos casos similares que se puso en posición y no bajó el flaps. Que en Indonesia pasó lo mismo y no murió nadie en el accidente, no hubo incendio, que el avión despegó y cayó en la pista, no había obstáculos como hay en Aeroparque.

Dijo que la palanca sola no hace prender las luces, que dependen del avión, pero el sensor está en las alas, cree que en la izquierda; que ámbar es en tránsito, y cuando despegar tiene que estar en verde, que se acciona cuando baja el flaps hidráulicamente. Que la señal lumínica pudo haberse apagado por los golpes en la parte de abajo donde se provee energía a las luces. Si es así, podrían aparecer como apagadas cuando estaban prendidas.

Agregó que puede haber habido 5 segundos o más luego de que pasan la reja perimetral y que dijeran algo, pero se cortó la grabación y hasta ahí estaban tratando de frenar el avión, que por eso no se escucha la voz de los tripulantes.

Luego de escuchar varios testimonios, Chionetti amplió nuevamente su declaración indagatoria, y lo hizo con un Power Point que consta de 6 partes, aclarando que todo está basado en la prueba documental que ya aportó y en la reglamentación aeronáutica.

Explicó que la primer parte contiene la historia de Weigel en SAAB 340, donde estuvo desde noviembre de 1993 hasta julio de 1996, su ingreso a LAPA y su designación como copiloto de ese avión.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Habló del ROATAC y del NESTAR de 1995 que se modificó en el 2000, dijo que había circulares que es lo que falta para entender en esta parte, el por qué la rehabilitación de piloto y que necesitaba ir a simulador. Señaló que en la RPA 01 de FAA, Fortuny en el año 1993 dice que vaya a simulador; que AIC A está en la página del CRA de Internet; que Weigel se rehabilitó porque pasó más de un año sin volar, y Fortuny no dudaba de la idoneidad de Weigel sino que se adelantaba a la nueva reglamentación. Que ese AIC B duró hasta el año 2000.

Continuó refiriéndose al ascenso de Weigel a comandante de SAAB 340, al ROATAC 9.4.4.1, al NESTAR 99.1 (legajos 42 meses), avión no go, ROATAC 4.5.4.2.

Acerca de la prueba 135, exhibió un video de evacuación de emergencia, señalando que la testigo Antolín no recordaba un montón de cosas porque no vuela hace 6 años, que se la quiso confundir con el PBE y por las preguntas de la Fiscalía se confundió.

Exhibió documentación original de Boeing en Power Point, manifestando que es evidente que el accidente de LAPA es emergencia no preparada, que se rompió el fuselaje y había fuego; que se pusiera la máscara y usara un matafuegos para extinguir el avión, está mal porque no puede dar órdenes precisas con la máscara, y no tenía que ir con el matafuegos a apagar el fuego, tenía que evacuar el avión y es lo que hizo. Que el fuego se tiene que extinguir en 2 minutos sino es incontrolable, y la máscara dura 15 minutos, sirve por ejemplo para el fuego en un baño que se ataca con 3 personas. Exhibió un PBE de instrucción con sistema de apertura rápido, y mostró cómo se coloca.

En cuanto al matafuegos, dijo que hay de Fuego clase A, para el material combustible que se ataca con matafuego de agua, y el de Fuego clase B (de Halon).

Mencionó que para una evacuación no preparada, se evacua el avión y eso es lo que hizo la azafata con órdenes claras y concisas.

Respecto al fuego del avión en el accidente, dijo que primero se tiró espuma que es lo que tiene Aeroparque, y no como dijo Piñeyro.

Sobre la dureza de la puerta con tobogán enganchado mostró el manual de B 737; dijo que las puertas que se enganchan con tobogán no se desenganchan; que el fiscal preguntaba si tenía que desengancharlo antes de salir y no es así, según el manual porque tienen que desplegarse los toboganes salvo orden en contrario del comandante, que en el accidente no lo hubo.

Se refirió a la Circular del 20/12/94 y los roles de evacuación de emergencia, la que indica qué tiene que hacer cada auxiliar, de controlar su puerta, y que Antolín pudo aterrizar en cockpit cuando se lo permitía, por cantidad de auxiliares o de pasajeros.

En la segunda parte, se refirió a la opción de B 737-200 de Weigel (desde julio 1996 hasta agosto de 1999).

Explicó que la opción a copiloto de febrero de 1996 dirigida a él, el 1/7/96 en el examen que le tomó a Weigel con otros dos instructores (Batlioni y Giménez), fue la última vez que tuvo contacto él con la instrucción de Weigel, y se trató el tema abort de despegue y alarma de configuración. Que fue oral y no era un inicial, era por orden de García como un refresco o chequeo, y hay pruebas parecidas en otros legajos (por ejemplo Feijóo).

Agregó que el NESTAR parte 9 30.1 habla de “examen oral u otro tipo de control”, señalando que en EEUU es oral y no queda registro de ninguna pregunta ni de examen anterior no aprobado.

Dijo que la performance de Weigel fue tan buena que se lo habilitó de piloto en lugar de copiloto cuando en realidad hizo la opción a copiloto. Que en el cuarto período se informa si está para copiloto o piloto. Mencionó la nota del 25/6/96 a Enzo Mignona.

Que entonces vino habilitado de piloto y se lo afectó a la empresa como copiloto; que la evaluación de desempeño de los años 1997 y 1998 de Weigel es satisfactoria y eso lo aportó en indagatoria.

Respecto a la opción a comandante, fue pública, en marzo de 1998, y el 9/12/98 se lo afectó a comandante.

Manifestó Chionetti que él fue Jefe de línea de B 757 desde noviembre de 1996 hasta el 19 de julio de 1999, cuando acepta la Gerencia de

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Operaciones de la empresa con un equipo de colaboradores de transición (Novo, Rubino y De Mársico). Que entre junio y julio de 1999 se dedicó a la preparación del B 767 para el viaje a Atlanta. Que ese equipo se disolvió luego del accidente.

Negó que hubiera una política de inseguridad en LAPA, dijo que era gente de bien, tanto él, como Diehl y Borsani, agregando que su familia volaba en la empresa con cualquier comandante y viajaba él asiduamente a Córdoba.

Refirió que se entregó toda la documentación para la investigación del accidente, más allá de lo obligatorio; dijo que De Víctor era buena persona y si enseñaba en simulador a poner el pecho era porque había enfrentado esa emergencia.

Recordó que el 14/7/99 la FAA solicita a LAPA que designe Gerente de Operaciones en 10 días, por la renuncia de Diehl, y el 19/7/99 la empresa informa que lo designa al declarante.

Dijo que las pautas de programación de la tripulación del vuelo siniestrado son del 15/7/99, que vio la programación porque estaba en cartelera, que Weigel y Etcheverry ya habían volado juntos en 10 vuelos, y no había nada que le pudiera llamar la atención acerca de que pudiera cometer algo como lo que hizo, con los conocimientos que tenía.

Luego exhibió la cronología de su historia de LAPA comparada con la de Weigel, entre 1985 y 1999, desvinculándose del ingreso de Weigel a la empresa y en la instrucción y promoción de vuelos.

Por otro lado, dijo que Etcheverry había sido comandante y volado jets, y tenía más horas que Piñeyro.

En la tercera parte, se refirió a CRM.

Indicó la regulación aeronáutica entre 1997 y 1999, y señaló que él fue instructor facilitador y que LAPA fue pionera en dictarlo.

Dijo que Weigel estaba con el CRM aprobado y no tenía que haber hecho CRM.

USO OFICIAL

Sobre las AIC, dijo que las “A” son internacionales y las “B” nacionales, mencionando que en la instrucción no se usaron las AIC, citando la página cra.gov.ar.

Acerca del decreto 37/97, dijo que la AIC B 15/5/97 en el punto 13.1 indica que cada empresa de acuerdo a su criterio y posibilidades lo impone. Que el decreto 91/97 (15/9/97), respecto a los cursos y seminarios, deja en libertad a las empresas para implementarlos y hay 3 empresas que ofrecen esos servicios. Agregó que el decreto 117/97 (calendario de diciembre 1997), presenta el programa de CRM/LOS (punto d); dijo que en el punto A, habla del curso inicial de CRM con vencimiento el 31/12/98, frecuencia anual, seminario de 6 horas, y al 31/12/99 LOS y seminario recurrent de 6 horas.

Mencionó que hay una foto de Weigel en la que está con el libro de CRM, que es del 4 y 5 de agosto de 1998.

Acerca del decreto 181/98 del 15/1/98, dijo que prorroga los términos de los decretos 37/97 y 117/97 hasta fines de diciembre de 1999.

Manifestó que LAPA tenía un propio programa de CRM que se presentó en FAA a fin de 1997, y se daban 8 horas en lugar de 6.

Señaló que Weigel y Etcheverry tenían el curso, y el NESTAR 13.2 posibilita postergar un mes, por lo que hay 4 argumentos para demostrar que no está vencido.

Exhibió un video de accidentes de transporte, en el que aparece un accidente en ferrocarril ocurrido en Londres el 28/2/75, grabado del canal Infinito, donde se concluye que no hay respuestas a la causa del accidente, y que murió con el conductor. Señaló que es un video que daba Goldstein como video de accidentes en aeronáutica y otros, para determinar que puede influir la psicología de la persona o la personalidad en ellos.

Respecto a la reglamentación aeronáutica, dijo que Weigel contestó bien la pregunta acerca de los arts. 84 y 81 del Código Aeronáutico, según lo exhibió en el Power Point anterior. Que el ROATAC cita al Código Aeronáutico y en los puntos 4.5.2 y 4.2.5 habla de las listas de verificación, y se hace responsable al piloto al mando del cumplimiento de las listas.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Mencionó que el NESTAR (edición 1995, capítulo 99), dice que se reservan los archivos los últimos 42 meses, por lo que deberían guardarse desde el principio del año 1996.

Señaló que las Circulares A y B, AIC A del 21/6/91, dice cuándo puede pedir rendir un nuevo examen luego de su aplazo un piloto; que en un mes un piloto que reprueba puede rendir 3 veces, con intervalo de 10 días, y en la empresa lo limitaban un año para volverse a presentar.

Indicó que la AIC Nro. 10 del 2/8/93 habla de la reglamentación que se lleva a bordo y no figura la cartografía; que eso recién se modificó en el año 2000, por lo cual la imputación acerca de la cartografía jepessen no corresponde porque no estaba normado, era un adicional que daba la empresa LAPA, e incluso hoy en día en algunas empresas sólo la tiene el avión.

Refirió que LAPA tiene el certificado de explotador aéreo y cumplió con los reglamentos de la reglamentación aeronáutica argentina, que en ningún momento dicen que tiene que cumplir con normas OACI.

Mencionó la vigencia de las licencias y dijo que sólo hay 3 motivos para perder la licencia, cuando en el requerimiento dice “inhabilitado por CRM y vacaciones” y esto no es relativo a las licencias. También habló de los Decretos 571, 671 etc., acerca de los descansos y vacaciones, agregando que ninguna reglamentación del mundo tiene tantos descansos y vacaciones.

Respecto a la resolución 571/67, dijo que el NESTAR (art. 44) cuando habla de 30 días y 10 opuestos de vacaciones, dice “podrá”, por lo que parece que no es obligatorio; sin embargo la empresa de todos modos lo reconocía.

Que en la resolución 671/94 (art. 31), se habla de que son 30 días de vacaciones y que “debe” darse 10 opuestos, por lo que se transforma en obligatorio. Que correspondían al año calendario, y si entraba en septiembre le correspondían los 40 días, por eso se tuvo que cambiar.

Que la actualización de esa resolución del año 2000 (art. 28), hizo que las empresas acumularan días.

USO OFICIAL

Dijo que la disposición del 2003, donde dice entre 365 a 400 días tiene que tener 30 días, lo que era 12 meses lo llevaron a 15 días. Que tiene que computar 90 días de vacaciones en los últimos 36 meses (3 años), es decir se puede endeudar los opuestos, y se vuelve atrás con los días opuestos.

Que el Decreto 698/2001 es para adecuar el tiempo de trabajo, y que se adecue a la FAA de EEUU.

Que la Disposición 26/2003, habla de entre 365 a 455 disponer de 30 días de descanso, y se vuelve para atrás.

Mencionó la FAR 121.471, decreto de re-estatización de aerolíneas del año 2008, que habla de falta de CRM, mantenimiento, descansos, se incumple con requisitos y agrava riesgos potenciales.

Indicó que según el Anexo 13 OACI se puede bajar CVR por incidente (falla motor, fuego o humo) o accidente, y esto lo protegen las asociaciones. Que él tuvo críticas por bajar CVR en incidentes, pero la inspección no podía ser sorpresiva, tenía que ser programada. Señaló que British Airlines fue una empresa que desgrabó los CVR por denuncias de pilotos, se bajaban los datos de vuelo por disquete y hoy hay empresas que lo hacen, pero cuando el declarante quiso controlar algo, la asociación de pilotos se le venía encima, sosteniendo que ellos se ponen o sacan el sombrero de seguridad según la conveniencia.

Dijo que en la prueba 135 hay videos que muestran que no hay elementos faltantes de mantenimiento, que se hacían los cursos, se hacía ditching y Weigel lo había hecho, como lo muestra una foto. Que en CRM, Novo y todo el grupo exponían el caso Dryden como otros accidentes, y Weigel lo había hecho.

Ante una pregunta del Sr. Fiscal, manifestó que nunca le bajó el CVR a Weigel porque no tuvo incidentes. Que no había posibilidad de bajarlo por la prohibición que existía, salvo incidentes o accidentes con intervención de la JIAAC.

Agregó Chionetti que él tenía VHF en frecuencia interna de la compañía y con eso se monitorean las conversaciones, señalando que Weigel imposta la voz cuando habla con la torre y con los pasajeros el día del accidente.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Aportó el original de la nota de Dellepiane del 14/9/2001, respecto al cese de operaciones de LAPA, donde consta que en su cargo es respetable y de acuerdo a la reglamentación.

Relató que en una oportunidad, estando Gazzera como comandante y Piñeyro como copiloto, tuvieron una alarma de humo, se declararon en emergencia, hicieron una espera en el hipódromo, intervinieron los bomberos; que tenían que hacer una acción en el área de equipaje, los pilotos llamaron a la comisario y le dijeron que vaya a la bodega a ver si había fuego. Que ellos tendrían que haber tirado el matafuego; que ella fue a la bodega y volvió y dijo “no hay nada”, y Piñeyro dijo que igual tiren el matafuego. Que llegaron y al declarante lo llamaron a la casa para decirle que Piñeyro se había llevado los RTV. Entonces, con autorización de Gazzera, se bajó el CVR y hubo una denuncia de APLA por escuchas indebidas, cuando fue para investigar un hecho. Agregó que ojalá se hubiera permitido bajar más CVR, porque no es para perseguir a los pilotos sino para controlar que se cumpla con la reglamentación.

En cuanto a esta causa, manifestó que en el procesamiento del 22/12/00 se mencionan omisiones que permitieron que en la aeronave del vuelo 3142 se operase con personal no idóneo; y en el requerimiento del 10/9/04 se habla de la tarea negligente de que Weigel volara vencido en vacaciones y recurrent, con incumplimiento de CRM, no doblemente inhabilitado. Sostuvo que la imputación fue mutando y por eso le cuesta defenderse, y habló del principio de congruencia que le explicaron los abogados.

Refirió que la imputación que le efectuaron en su indagatoria fue el *ingreso a la empresa de Weigel*, señalando que lo ingresaron García y De Víctor, no él; *todo el desarrollo de la instrucción de Weigel*, manifestando en este punto que no sabe si se refiere a los exámenes que se calificó con 90 puntos y respondió correctamente en sus exámenes tal como explicó en anterior Power Point en la época de SAAB, ya que cuando intervino el

USO OFICIAL

declarante Weigel fue eficiente, y la última vez que estuvo con él fue en 1996 a pedido de la gerencia de instrucción; y que fue efectiva esa instrucción y abortó el despegue, y también hizo el curso de CRM completo. En cuanto a la *presentación de Weigel en FAA para su habilitación*, dijo que lo presentó De Víctor, y firma García como instructor. Respecto al *otorgamiento de funciones específicas*, mencionó que funciones específicas es investidura de comandante que la firma el Gerente de Operaciones tanto para Weigel, Etcheverry (diciembre de 1998) y Tantos (febrero de 1997), cuando el declarante estaba como jefe de línea de B 757, por lo que nunca pudo haberlos ingresado.

Señaló que en el auto de procesamiento, a fs. 19882vta., no se menciona toda la documentación que aportó de los exámenes de Weigel.

En cuanto a que hizo caso omiso a las cartas de Piñeyro, Chionetti dijo que las notas de Piñeyro las contestó con un informe extenso y se las dirigió a sus jefes.

Respecto a Ciechomsky, dijo que se interpretó como que se autoevaluó en el examen y no es así, no se autocalificó pues firmó el declarante, reconoció su letra, pero de todos modos el punto 30.1 del NESTAR dice “un examen u otro tipo de control”.

Acerca del *Personal no idóneo, deficientemente capacitado, indebidamente habilitado*, dijo que todos fueron presentados por otras personas, que Weigel tenía licencia aeronáutica habilitado para la función, y Etcheverry ingresó en diciembre de 1998 con licencia habilitante.

También sostuvo que en el requerimiento de elevación a juicio se habla de que Weigel estaba vencido por el Decreto 671/94 y por el recurrente de CRM, colaborando en la producción del resultado. Explicó que hay partes de vacaciones que indican que en 1999 se tomó 16 días, en 1998 45 días y hay registros no firmados por el declarante, agregando que Prelooker dijo que no tuvo incidencia la fatiga de vuelo, ni hubo fatiga crónica.

Argumentó que el requerimiento habla de un montón de barbaridades que lo perjudican.

Que se menciona que Weigel se prestaba a comandar aviones que otros pilotos decían que era no go, y si es por lo que dice Piñeyro, éste

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

no tiene que espiar a un compañero, y por otro lado, todos los testigos dijeron que era “go”, que el avión no tenía bandera de inoperativo.

Agregó que él no fue instructor de Weigel en B 737; le tomó un examen con otros 2 instructores, y no fue al simulador con él.

Se refirió a Leitmann Patt y a los peritos, cuando hablan de “ambiente de fallas latentes”, señalando que Leitmann Patt fue el ayudante y asesor de CRM y nunca dijo nada mientras estaba en LAPA, y luego dijo que había fallas latentes.

Habló de que se lo acusa de que Weigel no conocía alarma de configuración cuando se demostró que no es así.

Finalmente, mostró un video de un avión de carga en el que desoyen 8 veces una alarma de configuración de aterrizaje en terreno “woop, woop pull up”; que 3 pilotos escuchan 8 veces la alarma de terrain, que la maniobra no deja duda, tienen que hacer escape y no lo hicieron.

E- GABRIEL MARIA BORSANI

Fue leída la declaración indagatoria prestada por Borsani ante la instrucción, como también su ampliación, obrantes a fs. 13967/14371 y 14428/14513, respectivamente, en virtud de que el nombrado se negó a declarar en esta instancia.

En aquella oportunidad, dijo que él nunca fue Jefe de Pilotos, y cuando comenzó a desarrollar funciones como Jefe de Línea, el 1º de noviembre de 1996, Gustavo Weigel ya estaba habilitado como piloto de B-737-200. Que en sus veinte años de actividad aeronáutica, jamás cometió el más mínimo acto de imprudencia o negligencia en el cumplimiento de su deber, y que nunca actuó con falta de responsabilidad por facilismo o amiguismo.

Se refirió a sus antecedentes profesionales. Dijo que se inició como piloto aviador civil, y fue obteniendo todas las licencias de avión disponibles, llegando a la máxima, que es la de Transporte de Línea Aérea

(TLA), realizando también todos los cursos reglamentarios para obtener la licencia de piloto instructor. Que el 1º de marzo de 1981 ingresó en Transportes Aéreos Rioplatenses, y a casi veinte años de volar como Copiloto de B-707 carguero, fue seleccionado para realizar una prueba piloto dentro de la compañía, en distintas áreas administrativas como son operaciones, llegando a ser al año asistente del Gerente de Operaciones, logrando un amplio conocimiento y manejo de dicha área. Que llegó a ser el responsable máximo del área de importación y exportación en el Aeropuerto de Ezeiza. Que en octubre de 1989 fue habilitado como piloto de B-707 en otra nueva empresa de carga llamada LACER (Líneas Aéreas del Centro de la República), que luego pasó a llamarse STAF (Servicios e Transportes Aéreos Fueguinos).

Que entre 1989 y 1992 realizó funciones de instructor de teoría, teniendo una alta participación en la creación del manual de operaciones, y cumplió nuevamente funciones en el Aeropuerto de Ezeiza, en donde fue designado como Jefe de Base de la compañía.

Refirió que el 1º de abril de 1993 fue incorporado a LAPA para desarrollar funciones de copiloto de B-737-200, realizando el curso teórico práctico en Flight Safety en Los Angeles, con instructores norteamericanos. Que rindió examen con el instructor de la Fuerza Aérea Argentina, tanto en el simulador como en el avión. Que voló en la línea durante dos años, y en abril de 1995 se inició como Comandante de SAAB SF-340, realizando todos los cursos correspondientes, cumpliendo con todas las reglamentaciones vigentes, y acumulando experiencia en vuelo de línea aérea. Que en abril de 1996 se inició como Comandante de B-737-200, habiendo realizado el simulador en el Centro de Instrucción de United Airlines, Denver, Estados Unidos, uno de los más importantes del mundo, y luego de haber volado con instructores, comenzó a volar en la línea sin tener ningún inconveniente como piloto o personal. Que en noviembre de 1996 fue seleccionado entre sus pares para desarrollar funciones como Jefe de Línea B-737, reportando a la Gerencia de Operaciones y dependiendo de la línea los pilotos inspectores, instructores, comandantes y copilotos. Que debía velar por el mantenimiento de la capacidad técnica de los tripulantes, facilitar la realización de los cursos de refresco, incentivar el profesionalismo en el cuerpo de pilotos, vigilar e

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

informar a la Gerencia de Operaciones acerca de la capacidad técnica de los copilotos y su idoneidad para su posible transición a comandantes.

Que también analizaba y resolvía con el Oficial de Seguridad (PREVAC) los incidentes y/o accidentes habidos, generando las recomendaciones y soluciones de interés general. Que asistía diariamente a reuniones con la Gerencia de Operaciones y otras gerencias de la empresa, y mantenía contacto fluido y permanente con los pilotos. Que junto con un grupo de instructores -citó sus nombres-, y munidos de toda la información disponible, y teniendo en cuenta las recomendaciones y la filosofía Boeing (fabricante de la aeronave), desarrollaron el programa teórico-práctico de B-737-200, que fue aprobado por el ente regulador (aportó un ejemplar). Destacó que dicho programa está diseñado en una secuencia lógica y efectiva para permitir al piloto alumno lograr el nivel de eficiencia, coordinación de tripulaciones y estandarización que las maniobras y procedimientos requieren; que consta de ocho sesiones de dos horas por alumno más una sesión de check, cada una de las cuales incluye un briefing y una revisión de los procedimientos, un perfil de vuelo y un debriefing que, conducido por el piloto instructor, consiste en la revisión de las maniobras realizadas y sus resultados, agregando un repaso de los ítems que deben ser estudiados para la próxima lección. Que los instructores -a su criterio- pueden modificar los perfiles para lograr eficiencia en las maniobras y procedimientos requeridos, de acuerdo al progreso individual de los alumnos. Que para aprobar el programa, es necesario rendir un chequeo de vuelo en simulador ante el inspector de la Fuerza Aérea Argentina y un instructor de LAPA, que entregará las instrucciones apropiadas, información meteorológica y autorizaciones de tráfico aéreo conduciendo el vuelo en tiempo real, dentro de lo posible, debiendo la tripulación responder a las instrucciones y situaciones como si fuera un vuelo de línea, utilizando todas las capacidades del avión. Mencionó que la capacidad de comando y de coordinación de la tripulación son una parte de la evaluación (CRM).

USO OFICIAL

Dijo que para ingresar a LAPA, un piloto -luego de enviar su currículum- era clasificado por Comandantes e Instructores de la línea; que los requisitos solicitados eran ser argentino, con licencia de piloto comercial de primera clase, psicofísico al día sin dispensa ni restricción alguna, 2.000 horas de vuelo preferentemente en jet, patente de radio-operador restringido, conocimientos de idioma inglés, y luego se les tomaba un examen de conocimientos generales de aviación y e inglés, en donde los mejor clasificados pasan a la entrevista personal; luego pasan al examen psicotécnico y a un estudio preocupacional. Que luego de la preselección, los mejores promedios (estándar: entre setenta y ochenta por ciento), pasaban al ground school, que tiene una duración de veinte días, en donde se desarrollan todos los sistemas del avión, performance, EGA y CRM, y luego de ello continuaban con el procedimiento en cabina (CPT - Cockpit Procedure Training), que consiste en dos clases de entrenamiento con el avión en plataforma con el objetivo de ir preparando a los alumnos para el simulador.

Que luego de realizar este último, corresponden dos o tres horas mínimo en instrucción local con el avión, que puede ser realizada en distintos sitios, culminando con el examen en vuelo con el inspector de la Fuerza Aérea Argentina. Que luego de ello, el piloto cumple con toda la documentación, ya sea para presentar en los organismos oficiales como para su ingreso a la empresa, o para directamente proseguir con la instrucción si es una transición, todo lo cual se vuelca en el legajo correspondiente, en donde deben figurar fotocopias de licencias, iniciales, recurrentes, vacaciones, datos personales, etc. Que los alumnos pilotos pasaban a vuelo en la línea con instructor o no, dependiendo de los antecedentes (experiencia), desarrollo durante el curso, etc. Que era política de la Gerencia de Operaciones que volaran con instructor los pilotos en ascenso a comandante, que rondaba aproximadamente las cien horas.

Refirió que para aquellos casos de promociones internas a comandantes, existen las llamadas opciones para cubrir vacantes, tal cual figura en el Convenio Colectivo de Trabajo y en el Manual de Operaciones de la empresa, en donde se exigen una serie de requisitos que normalmente son tiempo de permanencia en la línea, no poseer informes desfavorables en el

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

último año, evaluación del desempeño con calificación como mínimo satisfactoria, no poseer un estándar menos en el último recurrent, 1.500 horas de copiloto en LAPA. Aclaró que para aquellos pilotos que poseían la habilitación correspondiente, con un recurrent e instrucción en la línea era suficiente, para que los instructores pudieran evaluar el progreso, conocimiento sobre la aeronave y criterio del mismo, y luego en las reuniones de instructores se evaluaba si dichos pilotos se encontraban en condiciones de ser habilitados como Comandantes en la línea (aportó copias de algunas de esas reuniones), es decir, si eran o no pilotos seguros, recordando que la pregunta habitual entre el grupo de instructores era y es si uno enviaría a su propia familia con dicho comandante.

Señaló que en el documento que aportara sobre la reunión de instructores del 20 de octubre de 1998 se habla de los ascensos a Comandantes de B-737-200 de dos pilotos a partir del 1º de noviembre de ese año, y figura que Gustavo Weigel continúa en instrucción detallándose la forma en que se realizaría la misma, donde se cree que posteriormente el mismo saldría como comandante. Que también se habla allí de las vacaciones de los pilotos y de futuras designaciones de instructores. Que tenían reuniones permanentes con los instructores, que fortalecían las decisiones en las mismas. Que los participantes en la selección y promoción de pilotos eran las Gerencias de Operaciones y Recursos Humanos, ya que existía una permanente relación en donde se hablaban -entre otros temas- de la dotación de pilotos, planificación e ingreso, cursos, temas médicos, personales, reclamos de viáticos, haberes, vacaciones, ausentismo, sanciones, bajas, promociones, etc.

Respecto a la parte del programa en que se instruye a los pilotos sobre la alarma de configuración, dijo que en la Lección Nro. 3 (inicial), dedicada a todo lo que es aborte de despegue (RTO), en cuyo resumen dice que esta lección hace una introducción al RTO y requiere ver las películas de RTO. Que también las Lecciones Nros. 4 y 8, y además figura en el examen tentativo de la Fuerza Aérea Argentina. Que al mismo tiempo los pilotos de

USO OFICIAL

LAPA son entrenados con la alarma de configuración en las Lecciones Nro. 6, 7 y 8 en lo referente a la operación de flap alternado, etc. Que el tema de capacitación en dicha alarma figura en los manuales del avión y en una circular operativa Nro. 33, como también en el recurrent del primer semestre de 1999; y en el manual de vuelo de prueba del B-737-200 figura el procedimiento de chequeo de dicha alarma (lo adjunta). Que también estaba previsto el RTO desde el año 1995, donde se instruye en lo referente a la alarma de configuración en los recurrentes que adjuntara, destacando que ya estaba en la filosofía de la compañía mucho antes de la instauración del CRM por parte de la Fuerza Aérea Argentina, según disposiciones 37 y 117/97 del Comando de Regiones Aéreas. Que asimismo, figura en el examen teórico de simulador de B-737-200 -Examen Nro. 2 Pregunta 3- que adjuntó. Por lo cual, estimó que son repetidas las oportunidades que el programa les brinda para instruir a los pilotos en lo referente a la alarma de configuración y CRM, destacando que el actual programa (año 2000) LAPA B-737-700 Training Record FFS Lección 2 y 4 y examen, programa que fuera realizado por el Centro de Instrucción de Boeing (Seattle, Estados Unidos) para instruir a todos los pilotos del mundo, posee al igual que el programa teórico-práctico de B-737 de LAPA las lecciones que hablan del RTO en donde se instruye a los pilotos sobre la alarma de configuración, que también adjuntó.

Señaló que la alarma de configuración es común a todos los aviones de líneas aéreas, pudiendo existir una mínima diferencia, pero no respecto a centro de gravedad, spoilers y flaps de despegue que incluye a todos, así que es una alarma muy conocida por los pilotos, y que el Comandante Weigel conocía, por todos los elementos actual y oportunamente aportados. Que por este programa, que cubre todas las expectativas, han pasado 53 comandantes durante su gestión, que se extendió desde el 1º de noviembre de 1996 hasta el 15 de octubre de 1999, y que desde el 1º de septiembre de 1999 todos ellos han estado desarrollando satisfactoriamente cientos de horas de vuelo, despegues y aterrizajes exitosos. Que el programa de instrucción -a su criterio uno de los mejores del mercado aeronáutico- es lo suficientemente exigente como para que haya habido algunos pilotos - alrededor de quince- que no lo han aprobado.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Refirió que los recurrents teóricos eran dados por Copilotos, que eran instructores de teoría y ESYS, que iban cambiando casi anualmente debido a la rotación que existía; que posteriormente en 1998 se incorporó un programa muy moderno (CBT) que consiste en que los pilotos, previo a su salida al simulador (recurrent) concurrían dos días de ocho horas al centro de capacitación de LAPA en la Av. Córdoba a realizar dicho repaso, en donde cada piloto individualmente iba viendo cada tema y al finalizar el mismo debía realizar un test que se encuentra en la misma computadora y que debe completar para poder continuar con el repaso, siendo asistido por un instructor que concurre al Centro de Instrucción a evacuar las dudas, por lo que es un programa autónomo e interactivo. Que también en otras oportunidades se les entregaba diez días antes del simulador un cuestionario de cincuenta preguntas que debían realizar previo a aquél y ser entregado al instructor. Que los programas del simulador eran previamente chequeados por los pilotos instructores en el mismo simulador, puliéndolos en aquellos temas que se creían convenientes y de los cuales él participara; que los mismos eran realizados por los Comandantes cada seis meses y cada doce meses por los copilotos, pudiendo tener un adelanto si era necesario. Que las inspecciones en vuelo se tomaban cada doce meses, tanto a unos como a otros, pudiendo adelantarse o retrasarse un mes con respecto a la fecha prevista según reglamentación.

Agregó que en los vuelos de prueba participaban la mayoría de los pilotos del escalafón -por no decir casi su totalidad- puesto que significaba un entrenamiento adicional invaluable, ya que los mismos realizaban en el avión maniobras practicables solamente en el simulador, como por ejemplo detener alternativamente los motores, volar sin nada de líquido hidráulico, perder toda la energía eléctrica de la aeronave, bajar el tren de aterrizaje en forma manual, etc., maniobras que si alguna vez tenían que realizar en vuelo de línea, ya al menos la habían vivido en forma real previamente con el avión en dicho vuelo de prueba, creyendo que LAPA era la única línea aérea

USO OFICIAL

argentina que enviaba a la mayoría de sus pilotos a los chequeos referidos, que les otorgaba un mayor entrenamiento, no previsto en las reglamentaciones. Que además de los cursos exigidos por las reglamentaciones, sus pilotos han participado en distintos cursos y/o seminarios, como el impartido por la fábrica de motores de aviación Pratt & Whitney para operadores de JT8D (febrero de 1997), de performance dictado por instructores de la fábrica Boeing para operadores B-737 (mayo de 1997), donde se entregó a todos los pilotos de LAPA que lo hacían el manual rotulado Flight Safetyt Boeing, y de performance dictado por pilotos de LAPA a todos sus pilotos. Que todo el capítulo I de dicho manual -entregado a partir de esa fecha a todos los pilotos de LAPA- se dedica a aborte de despegue.

Recalcó que en tres oportunidades han estado en la Argentina instructores de la Boeing durante un período aproximado de veinte días, en donde participaron como observadores de sus operaciones de línea, no encontrando ningún inconveniente y considerando a los pilotos de LAPA como pilotos seguros; informes que figuran en los respectivos legajos.

Refirió que él se ha desempeñado como Comandante de todas las aeronaves que ha tenido LAPA.

Dijo que para ser seleccionado como Jefe de Línea B-737, tuvo varias entrevistas con el entonces Gerente de Operaciones -Valerio Diehl- y con la Gerente de Recursos Humanos -Nora Arzeno-, y posteriormente con el Director General Ronny Boyd.

Que la actividad de Jefe de Línea tenía vinculación con la programación de la tripulación de vuelo, ya que dependía de la Gerencia de Operaciones. Que en LAPA no se habilitaban comandantes que necesitaran volar con copilotos para que los cuiden, o se es comandante o no se es comandante, por lo tanto un comandante está habilitado para volar con todos los copilotos, por eso en una línea aérea se persiguen los estándares de trabajo, y que, a pesar de ello, eventualmente se arman algunas parejas de pilotos para el caso de la instrucción; pero que en los vuelos comunes comerciales no se dispone que un comandante volará con alguna permanencia con cierto piloto.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Que durante su gestión como Jefe de Línea había un promedio mínimo de ocho y un máximo de quince pilotos instructores, y tres inspectores.

Que no tenía ninguna relación con los integrantes del directorio de la firma y los miembros de la sindicatura; que a Deutsch lo veía en las fiestas de fin de año, en las recepciones de aviones nuevos en la fábrica Boeing y en Buenos Aires.

Consideró que el perfil de un Comandante de una aeronave comercial deber ser un profesional responsable que ame su profesión, que tenga respeto por los seres humanos, y que nunca se tuvo en cuenta otro perfil. Que nunca recibió de persona alguna, sugerencias o comentarios respecto a promociones o tratamiento preferencial de algún piloto en contra de su opinión. Relató que, por lo contrario, no le tembló el pulso para informar al Gerente de Operaciones del problema de alcoholismo de un comandante con quien tenía una relación de amistad, que determinó su alejamiento de LAPA.

Que en el cuadernillo del curso inicial, se tenía en cuenta la información contenida en el curso teórico práctico B-737, más los informes de los instructores que podían ser por escrito o verbales ya que se volcaban en las reuniones de instructores respectivas.

En cuanto a los legajos técnicos de los pilotos, dijo que en ellos se agregaba el cuadernillo del curso inicial, los informes de inspectores y los recurrentes. Que el legajo era reservado en las oficinas administrativas de la Gerencia de Operaciones, contigua a la Jefatura de Línea, que toda la información que llegaba era volcada en los mismos y era observada por él.

Que conoce a todos los pilotos de la compañía, lo mismo que a los instructores, dado que son de los pilotos más antiguos.

Aportó una nota con la incorporación de copilotos de noviembre de 1998, donde ingresan nueve, entre los que se encuentra el copiloto Luis Etcheverry, y donde están volcadas todas las calificaciones de ese grupo, siendo el del nombrado una de las mejores calificaciones promedio.

USO OFICIAL

Dijo que tuvo a la vista el legajo de Weigel, como todos los demás, y no hubo ningún informe que le llamara la atención que afectara su promoción, que no poseía informes técnicos desfavorables en el último año. Que el nombrado era un piloto con experiencia, con personalidad, que sabía lo que quería; que nunca recibió ninguna queja de ningún área o sector de la empresa que pusiera en duda su comportamiento profesional. Que en oportunidad de una alarma de incendio que alertó Weigel en un avión, su desenvolvimiento fue el correcto, mostrando una gran tranquilidad de su parte para resolverlo, que bien podría haber sido un fuego real.

En cuanto a las evaluaciones de desempeño del nombrado, suscriptas por él (obrantes a fs. 13434/13440 y que se le exhibieran), dijo que las dos habían sido satisfactorias de lo que es un piloto estándar, teniendo la referente al año 1997 un destacado dentro de sus calificaciones, y en la de 1998 un muy buen desempeño, un cambio de actitud más que notoria, cerrando el espacio con una felicitación.

Que no tenía ninguna relación especial con él, que lo conoció en LAPA cuando él ingresó, que su trato siempre fue cordial y dentro del marco del respeto mutuo, tanto cuando fueron compañeros como cuando él fue Jefe de Línea. Que le consta que durante 1997 y parte de 1998 Weigel se desempeñó como copiloto de B-737, si bien por una cuestión administrativa en la carátula de evaluaciones figura que su puesto actual es el de Comandante de SAAB (ya que cuando hace su transición de Comandante de SAAB a Copiloto de B-737 debe continuar cobrando el sueldo de Comandante de SAAB debido a que no es posible bajarle el sueldo -el copiloto de B-737 cobra menos- ya que se trata de un ascenso en la carrera de piloto). Que ascendió a Comandante de B-737 en diciembre de 1998, por lo que a la fecha de evaluación de desempeño se encontraba en la transición, lo que figura en las actas de reuniones de instructores.

Agregó que, de cualquier modo, los SAAB SF-340 fueron desprogramados en diciembre de 1996, razón por la cual nunca podría haber volado en los años siguientes como Comandante de uno de ellos.

Que se enteró lo del vuelo rasante sobre la ciudad de Villa Gessell efectuado por Weigel en la causa (por informes de Velasco o

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Prelooker), no recordando haberlo visto en el legajo; que supo por la causa que tuvo una sanción disciplinaria que, a su criterio, no tenía nada que ver con sus aptitudes técnicas como piloto. Que supone que si hubiera habido una sanción -por parte del Jefe de Línea, del Gerente de Instrucción o del Gerente de Operaciones- debía estar volcada en el legajo técnico o en el legajo personal, dependiendo si es una cuestión personal o técnica. Citó como ejemplo que deben figurar en el legajo técnico sanciones que se apliquen por mala pericia o mala comunicación; que, por su apreciación personal, sanción técnica no existe, no se puede sancionar a un piloto porque hizo mal un procedimiento en un recurrent, lo tiene que repetir y solucionar; que no implica desconocimiento sobre cuestiones técnicas de aeronaves -por eso dice que no es técnica-, por lo que la encuadraría -de haber ocurrido- como una falta de disciplina.

Que no recuerda que durante su gestión el Gerente de Operaciones haya sancionado a un piloto como consecuencia de un informe suyo.

Aclaró que vuelo rasante es sobrevolar un objeto a una altura muy próxima (pasar a cincuenta pies de altura), y vuelo bajo es todo vuelo a la altura mínima reglamentaria sobre los obstáculos (mil pies sobre el obstáculo más alto de las ciudades y quinientos sobre el agua), que puede hacer cualquier aeronave con la autorización correspondiente, refiriendo que una diferencia en esos valores de cincuenta pies no afecta para nada, ya que puede tener una variación mínima componente de descenso que lo haga bajar o subir dicha diferencia sin ser percibida por los pilotos; por lo que si el error fue inadvertido y no intencional, no correspondería sanción. Por lo cual, consideró que no era correcto el calificativo de “rasante” al efectuado por Weigel en Villa Gessell. Que un vuelo bajo no constituye una falta, ya que es autorizado, y no hay diferencia que sea sobre el agua o sobre la ciudad.

Mencionó que es común realizar vuelos bajos en las playas de Pinamar -de todas las empresas, luego de su despegue en Villa Gessell- sobre

USO OFICIAL

las Cataratas del Iguazú y sobre el Lago Nahuel Huapí en Bariloche, todos autorizados por la torre de control, y recordó el efectuado por un piloto de Aerolíneas Argentinas en la cancha de River, durante un partido entre Colombia y Argentina, que no fue sancionado.

Que recuerda haber visto el legajo de Weigel -cree que en original- en noviembre o diciembre de 1998, y que en el mismo constaba toda la documentación que se incorpora durante su instrucción, como pueden ser recurrents, inspecciones, de ruta, informes de comandantes, fotocopias de licencias del piloto, y datos personales.

Que también recuerda haberle tomado las inspecciones a Weigel de los años 1997 y 1998. Que en las dos su resultado fue satisfactorio, y en la de 1998 su desenvolvimiento fue muy bueno, que se lo veía con excelente actitud, muy buenos conocimientos del avión, y entusiasmado como todo piloto que está siendo inspeccionado y observa que los resultados que va obteniendo son buenos. Que en 1999 aún estaban en tiempo para inspeccionarlo.

Que los ascensos de pilotos dependen de una decisión colegiada, en la que todos los integrantes tienen que estar de acuerdo, ya que ante la mínima duda un ascenso es retrasado; que luego se envía una nota a la Gerencia de Recursos Humanos notificando el ascenso; y en forma externa se informa a la Dirección Nacional de Transporte Aero comercial (DNTAC) y a la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas del Comando de Regiones Aéreas.

Que corresponde al Jefe de Línea como a todos los instructores conocer a todos los pilotos en la faz profesional y su desenvolvimiento como persona en el medio, pero no corresponde un acabado conocimiento de sus temas personales, suponiendo que podría ser que la Gerencia de Recursos Humanos tuviera más información de temas extralaborales.

Que en la opción para Comandantes de B-737 del 11 de marzo de 1998, los requisitos exigidos eran haberse desempeñado como copiloto de esa aeronave durante doce meses, poseer como mínimo un año de antigüedad en la posición actual, dominio del idioma inglés y no poseer antecedentes técnicos ni personales desfavorables al día de la fecha de la adjudicación de

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

esa opción, informes éstos referidos al último año; razón por la cual el proceso administrativo de Weigel para su ascenso a Comandante comienza el 11 de marzo de 1998. Que el nombrado reunía los requisitos, motivo por el cual se le acepta, ya volaba B-737 desde 1996, y desde marzo de 1998 hasta diciembre de ese año son nueve meses, debiendo descontarse a ello los 45 días de vacaciones que se tomó en ese período, por lo cual estimó que el tiempo de su transición está dentro de lo normal.

Dijo que la experiencia de Weigel era de 6.500 horas totales aproximadamente, 2.100 horas en el avión B-737, teniendo en cuenta por los vuelos realizados en LAPA, donde existen etapas de treinta minutos de vuelo, se puede hacer un promedio de más de 7.000 despegues y aterrizajes, en los cuales no tuvo conocimiento de ningún inconveniente ni informes en su contra de otras áreas.

Respecto al accidente, dijo que nunca escuchó, ni leyó, ni se hubiera imaginado que un piloto iba a desoír una alarma tan conocida -la de configuración-, común a la totalidad de los aviones de porte, es decir aviones de líneas aéreas, y máxime con la frecuencia con que dicho tema es tratado en los programas de instrucción, manuales y circulares.

Respecto a Etcheverry, dijo que era un profesional estándar, que no recuerda haber estado en la entrevista dado que la misma era realizada también por pilotos e instructores de la línea, inclusive a veces por el Gerente de Operaciones, pero sí recordó que el Comandante Instructor Baigorri, luego de volver del simulador, le habló muy bien del desempeño del nombrado.

Refirió que en la selección de pilotos realizada en 1998, fueron presentados un total de 382 CV, y que solamente ingresaron 42, entre ellos Etcheverry.

En cuanto al tema de las vacaciones de los pilotos, dijo que se rigen por la reglamentación 671, lo mismo que los períodos de actividad y descansos de las tripulaciones, de lo cual hay una tabla para controlar los descansos.

USO OFICIAL

Mencionó que sabe que había una deuda de vacaciones anterior a su gestión, que se fue acumulando con el tiempo, que son pequeños saldos de vacaciones que se fueron produciendo durante muchos años; que se trabajó en un programa que consistía en cruzar la información de las vacaciones adeudadas con las solicitudes actuales, generándose de esa manera una lista de prioridad. Que él como Jefe de Línea no tenía atribuciones de negarle las vacaciones a ningún piloto, y no tiene conocimiento de que a algún piloto de la compañía se le hayan pagado las vacaciones por no habérselas tomado.

Refirió que de acuerdo a la reglamentación, un piloto que no tomó vacaciones en el transcurso del año puede seguir volando en el próximo año, lo importante es que tenga cumplidos perfectamente todos los descansos entre vuelos y no exceda los tiempos de servicio. Señaló que por otra parte, hay muchísimos pilotos que, aún adeudándoles vacaciones, han tenido una actividad muy baja de vuelos, en las cuales le figuran tal vez semanas o cuatro o cinco días sin actividad, que hacen que se encuentren perfectamente en lo que a condición física se refiere. Recalcó que en Estados Unidos y Brasil, por ejemplo, los períodos de vacaciones de los pilotos son muy inferiores respecto a los de este país.

También refirió que no hay ningún piloto que haya excedido sus tiempos de servicio, que se han tomado todos los descansos reglamentarios y más aún: citó como ejemplo que hay vuelos que van al Caribe, y los pilotos descansan en dicho lugar cinco días que no son tomados como vacaciones, y un piloto de la línea B-757 ó 767 dispone de esos cinco días cada cuarenta días aproximadamente.

También que en algunas oportunidades se han presentado pilotos deseando tomar vacaciones y fueron otorgadas inmediatamente, y en otros casos, por problemas personales, le han solicitado vacaciones y fueron tomadas en las fechas que eligieron.

Por otro lado, dijo que no recibió durante su gestión como Jefe de Línea ninguna queja o reclamo relativos a la seguridad, y que no tomó conocimiento de una carta documento del mes de junio de 1999 efectuada por un piloto de línea dirigida a Deutsch advirtiendo irregularidades.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Que tampoco supo de ningún vuelo que haya salido sin reunir las condiciones de seguridad, y que puede decir que los aviones de LAPA se encuentran en perfecto estado, y comparados con los mismos aviones utilizados por otras líneas aéreas, se encuentran muy bien mantenidos. Asimismo, dijo que la única nota de la Gerencia de Operaciones -cree que una circular de Alfredo de Víctor- que habla respecto de novedades pendientes en los RTV, se refiere a que no se asienten aquellas que no han cambiado en su forma, es decir, que si no hay ningún cambio de presentación, ninguna señal, ninguna otra luz o lo que fuera, la misma no deberá ser asentada, pero sí toda vez que exista cualquier información que ayude a determinar las causas de la falla. Aclaró que figura la lista de pendientes, en donde son volcadas las novedades pendientes, que son actualizadas diariamente por Mantenimiento y tiene fecha de vencimiento que es sí cuando deben estar reparadas.

Respecto a los inspectores de la Fuerza Aérea durante su gestión, dijo que son pilotos experimentados en distintos tipos de aviones, que algunos de ellos han volado B-707, F-28, B-757, B-747, o sea que entiende tienen la experiencia como pilotos para observar en forma imparcial una inspección, ya sea en simulador o en vuelo. Refirió que la función de los mismos es la de verificar la labor realizada por los pilotos, ya sea en el simulador o en el avión, y luego certificar otorgando la habilitación correspondiente. Que el procedimiento para solicitar una inspección en simulador o vuelo, debía realizarse por nota a la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas con una semana de anticipación, informando en dicha nota los pilotos a ser inspeccionados, el tipo de avión y lugar y fecha de la inspección. Que en base al lugar donde era tomada la inspección, existe una tabla que determina el monto del viático diario que se le debe pagar al inspector, que también variará de acuerdo al rango o función que dicho inspector tiene en la dirección de Fomento y Habilitación, y que cada empresa se hacía cargo de dichos viáticos.

USO OFICIAL

Mencionó que en la época en que ocupó la Jefatura de Línea B-737, se tomaron pilotos de origen militar porque se presentaban en los llamados a través de los diarios, y reunían los requisitos y aprobaban las exigencias de todas las instancias del curso; que no había una animosidad particular con su incorporación, tampoco en lo que hace a instrucción y promoción.

Dijo que sabía que Weigel había ingresado en la empresa en varias oportunidades, una de ellas fue para cumplir una suplencia por la temporada de verano; finalizada la misma fue felicitado por su labor; otra de ellas se fue por voluntad propia. Aclaró que eran épocas muy difíciles en la aviación en los años 80, prácticamente no había trabajo, no existían las líneas aéreas, había dos importantes que poseían el monopolio, no permitiendo la expansión de las empresas más pequeñas, es decir, lo poco que crecían debían hacerlo bajo el ala de Aerolíneas Argentinas, y gracias a la apertura de los cielos, a partir de 1993 crecieron, se modernizaron, y las que no, se fueron quedando.

Que Aerolíneas Argentinas siempre los consideró rivales, y ha habido durante todo el crecimiento de LAPA una marcada animosidad por parte de los pilotos de aquella a menoscabar y desprestigiar a LAPA, por lo que le llama la atención que personas que pertenecieron a la misma se encuentren evaluando su crecimiento, instrucción y desempeño, no asombrándole la actitud que han tomado con LAPA, incluida la Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas, gremio que en su totalidad está conformado por pilotos en actividad y jubilados de Aerolíneas Argentinas, casi en un 98%.

Recordó que en varias oportunidades, una de las técnicas que intentó utilizar Aerolíneas Argentinas para tratar de frenar el crecimiento de LAPA fue la de quitarle sus pilotos en forma desmedida y con alevosía, dado que los gerentes y jefes de línea de dicha empresa llamaban personalmente a cada uno de sus pilotos para tentarlos en la posibilidad de pasar a volar en la misma; mencionando que el último intento realizado en tal aspecto fue a solamente diez o quince días posteriores al accidente, en donde aún no se habían terminado de recuperar emocionalmente, colocando un nuevo aviso de

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

concurso a pilotos con habilitación específica en los aviones que LAPA posee, en el cual en el medio decía “a los mejores pilotos”.

Con respecto a la designación de los instructores, refirió que durante el transcurso de la actividad aeronáutica, siempre está quienes se van destacando por sus aptitudes profesionales por encima de sus compañeros, que esto se va observando, y quienes de alguna medida tienen la función de ir detectando dichas aptitudes los van observando, y comentando entre los instructores e inspectores, llegando a determinar quiénes son los posibles aspirantes a desempeñar esas funciones; por lo cual, debe ser un profesional reconocido entre sus pares, altamente dedicado, y de trayectoria intachable. Que es muy difícil que exista o se pueda sostener un instructor en una línea aérea que no cuente con el reconocimiento de sus pilotos. Que en definitiva, los instructores son nombrados por los propios instructores, el Gerente de Instrucción, el Jefe de Línea y el Gerente de Operaciones; que deben poseer la patente de instructor de avión, expedida por la Fuerza Aérea Argentina. Que son evaluados en las propias reuniones de instructores de acuerdo a su desenvolvimiento, son también evaluados a través de las inspecciones de ruta que se le toman a los pilotos, donde uno de esa manera verifica a los mismos y por supuesto en todo vuelo normal dado que uno cuando cumple funciones ya sea de instructor, inspector o jefe de línea, está siempre desarrollando sus funciones específicas.

Respecto al recurrent de Weigel del primer semestre de 1998, dijo que el mismo fue confeccionado previamente por los instructores y por el declarante, quienes lo pulieron en el simulador antes de su puesta en vigencia; que el mismo describe las maniobras a realizar y deja espacio para que, a requerimiento del piloto instructor y/o alumno, se puedan realizar maniobras, o repasar procedimientos no descriptos en el mismo. Que se desarrolla ambientado en el Aeropuerto de San Carlos de Bariloche, y se refiere a la operación de tiempo frío, dado que normalmente se eligen los meses previos al invierno para realizarlos, y siempre se adoptó durante su gestión la política de

USO OFICIAL

realizar todos los recurrents en aeropuertos de zona de montaña, debido a que el piloto debe volar muy atento en todo momento pues está rodeado de montañas, así que no solamente debe solucionar las emergencias impuestas por el instructor sino que además debe estar muy atento a las montañas que lo rodean. Que también se elige la zona de montaña porque normalmente en dichas áreas los aeropuertos se encuentran muy elevados con respecto al nivel medio del mar; en consecuencia, la respuesta del avión ante la falla de un motor o solamente la respuesta a un vuelo normal es mucha más lenta que a nivel del mar, haciendo más dificultoso el vuelo, debiendo el piloto ser mucho más preciso y volarlo mucho más suavemente que a nivel del mar.

Señaló que todos los pilotos saben muy bien que cada vez que pasan por el simulador deben rendir satisfactoriamente para lograr la estabilidad laboral, y que cree que eso es presión suficiente para que los pilotos no se encuentren lo cómodos que normalmente están en una cabina de vuelo. Que también se les hacen ver películas, referidas al tiempo frío y a las alarmas de proximidad con el terreno. Que en segundo período, se ve la película de “go - no go decision” que quiere decir decisión de continuar o no un despegue; por lo que está directamente relacionada con el aborte de despegue, que también, al igual que el despegue, se encuentra penalizado por ser un aeropuerto de altura.

Continuando con su relato acerca del citado recurrent de Weigel, dijo que observaba que en el primer turno del simulador, las maniobras realizadas son con problemas de la puesta en marcha, hay una falla en el sistema auxiliar de alimentación eléctrica, luego el procedimiento de despegue y una falla total eléctrica ya en vuelo, que se viene desarrollando en una secuencia de falla, y que encuentra al piloto en vuelo en zona de montaña con condiciones meteorológicas adversas, en donde el piloto dispone como máximo de treinta minutos de tiempo a partir de esta falla para estar aterrizado en el Aeropuerto de Bariloche. Señaló que normalmente, este procedimiento le lleva a cualquier piloto, debido a la práctica obtenida en el simulador con esta falla, entre 18 y 23 minutos, pues si no logra estar aterrizado antes de los 30 minutos realmente se encontraría en terribles problemas; y que Weigel lo realizó de manera estándar. Que después se provocan otras fallas a criterio del

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

USO OFICIAL

piloto instructor: tiene fallas de motor antes de V1 (para que demuestre la habilidad suficiente para detener el avión dentro de los márgenes de la pista), que realiza también forma satisfactoria; y tiene fallas después de V1 (en la que debe continuar el despegue y demostrar la habilidad suficiente de volar la aeronave con la falla asignada -motor, eléctrico, hidráulico, etc.-) que también resuelve satisfactoriamente. Que luego el programa prevé realizar cualquier falla a requerimiento del piloto instructor y/o alumno; si la misma es realizada por el piloto instructor, el alumno se va a encontrar con la falla de manera sorpresiva, debiéndola resolver correctamente, lo que Weigel también hizo satisfactoriamente. Que el instructor le hace dos observaciones, donde dice que debe controlar a su copiloto; que esto puede referirse sencillamente a que el copiloto no tome iniciativas por más pequeñas que sean, dentro de la cabina -como puede ser una que nada tenga que ver con la falla, por ejemplo encender una luz-. Que luego le dice que no descontrola la aeronave; esto puede ser que ocurra después de V1, cuando pierde el motor en donde el simulador al ser mucho más sensible que el avión y además contar con la presión del momento, se refiera a nivelar correctamente o no colocar un ángulo de ascenso mayor del requerido para la maniobra. Que luego le reitera lo de controlar las acciones de su copiloto, y le sugiere que repase los procedimientos de las acciones inmediatas.

Mencionó que en una situación de emergencia, normalmente, es muy común que un piloto se saltee un ítem producto de la alta carga de trabajo en la cual está siendo sometido en ese momento; que luego con la lectura de las listas es realizado y después le pone que debe tratar de ubicarse más en el espacio. En cuanto a esto, dijo que entendía que esa recomendación se refería a reconocer rápidamente la ubicación en el área que estaba volando.

Con respecto al segundo período, dijo que Weigel califica estándar en todos los procedimientos, con la excepción de un estándar menos en un ítem que se refiere a un procedimiento instrumental particular del aeropuerto de Bariloche; que las observaciones que le realiza es que no se

demore en reaccionar ante una falla de motor, lo cual no dice que lo está haciendo mal, sino que es un consejo; y la segunda observación se refiere al procedimiento “VOR DME” en el cual calificó ese ítem con standard menos; que luego vuelve a remarcar lo mismo y repite observaciones, y lo vuelve a calificar como estándar todo el turno de simulador.

En lo que respecta al recurrent del segundo semestre de 1998, refirió que fue confeccionado igualmente por el grupo de instructores, siendo chequeado a posteriori en el simulador. Que en este caso, realizado en Río de Janeiro en los simuladores de Varig, se realizó un recurrent teniendo en cuenta los procedimientos en tiempo de calor, se eligió bajo el mismo criterio anterior un aeropuerto de zona de montaña, se recomendó ver la película de piloto automático debido a la automatización necesaria para operar los aviones más modernos, y también la película de control sobre el terreno en zona de montaña. Que las condiciones meteorológicas -al igual que en todos los recurrents- eran malas, que el mismo posee fallas de puesta en marcha, fallas de grupo eléctrico auxiliar y neumático, y está basado más en fallas sorpresivas a criterio del piloto instructor; que también dispone de fallas de motor antes y después de V1 y fallas relacionadas con los velocímetros e instrumentos de vuelo, y todo lo relacionado a operación en tiempo caliente.

Señaló que en su primer turno, Weigel tiene calificación standard en todos los ítems mencionados, a excepción de la puesta en marcha donde tiene un standard más. Que las observaciones escritas en su oportunidad por el instructor Vicente Sánchez, es una calificación general de buen trabajo y pedido de las listas, eso demuestra un buen conocimiento tanto de las listas normales como de todas las listas de emergencia, y hace una aclaración que realizaron también trabajos en Ezeiza. Que los comentarios generales son buen desempeño en vuelo y conocimiento de los sistemas.

Señaló que los objetivos del entrenamiento en el segundo turno fueron los mismos, volviendo a obtener calificación standard en todos los procedimientos realizados, y standard más en VOR DME RWY N° 1, hecho que demuestra un gran mejoramiento con respecto al recurrent de marzo de 1998, ya que en el mismo había tenido standard menos, por lo que entiende se había preocupado en mejorar. Agregó que también obtuvo standard más en lo

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

que se refiere a fallas radioeléctricas. Que como comentario general se le coloca buen turno y mejoramiento en trabajo de equipo en distintas condiciones y situaciones, y la calificación final es standard. Recalcó que Weigel fue examinado como piloto, por tener la habilitación como tal.

Dijo que dicho recurrent está firmado por el instructor Vicente Sánchez, y al llegar a Buenos Aires lo analiza para observar si lo dicho en la reunión de instructores del 20 de octubre coincidía con la calificación final de dicho piloto, lo que verifica, en consecuencia puso su sello y firma, enterándose que Weigel había sido aprobado en el simulador y que es promovido para desarrollar funciones de Comandante de B-737-200, realizando su primer vuelo como tal el 17 de diciembre de 1998.

Que la frecuencia obligatoria de recurrents para un piloto habilitado como tal y que cumple funciones como copiloto, es cada doce meses.

Señaló que creía que la causa que había determinado el luctuoso accidente es el haber desoído en forma insólita lo que una alarma más que conocida en la aviación le estaba diciendo; que realmente no entiende aún por qué motivo no actuaron ambos pilotos mientras la alarma estaba sonando; que es una alarma muy molesta; que en dicha situación es normal que cualquier piloto en forma automática actúe reduciendo la potencia, quitándose de encima ese ruido tan molesto. Que al escuchar el CVR recuerda haber oído al piloto decir “no, no , no” pocos segundos después de iniciado el sonido de alarma de configuración, y entiende que se debe referir a un intento realizado por parte del copiloto en tal vez reducir la potencia; que también hay un ruido a movimiento de la palanca del speed brake en un intento tal vez del Comandante de asegurarse que la misma se encontrara en su asiento puesto que de no ser así, la misma suena, ya que es uno de los elementos causales del sonido de la alarma de configuración. Destacó que no le cabe ninguna duda que el resultado del accidente se vio agravado por situaciones estáticas externas como la toma de gas y las palas mecánicas instaladas en el eje de

USO OFICIAL

pista, pues si dicha maquinaria no se hubiese encontrado en ese lugar el avión hubiera continuado su recorrido no produciendo la inmensa cantidad de fallecidos trágicamente, y por supuesto si no hubiese estado la toma de gas, no hubiese contribuido como lo hizo para producir el incendio que los bomberos no pudieron detener. Dijo que si el accidente hubiera ocurrido en el aeropuerto de Ezeiza, hoy estaríamos hablando nada más que de algunos heridos y no sería un accidente.

Por otro lado, dijo conocer la escuela teórica de aviación denominada ETAP, que hace muchos años hizo un curso teórico de piloto comercial ya que la misma no dicta cursos prácticos; que es una de las escuelas que se encuentran en el mercado aeronáutico, siendo la escuela INAC (Instituto Nacional de Aviación Civil) con sede en Morón, la número uno en lo que a escuelas se refiere. Refirió que en un principio, LAPA alquilaba aulas en dicha escuela, y posteriormente, cree que en el año 1998 ó 1999, se daban cursos a todo el personal de rampa, pero los pilotos de LAPA no recibían ningún tipo de instrucción -ni teórica ni práctica- en la ETAP, dado que, como ya dijera, la instrucción era dictada por los propios instructores de LAPA, y últimamente en muchas oportunidades, lo hacen en la Boeing, que es la mejor escuela del mundo. En cuanto a los cursos para el personal de rampa, se refieren específicamente al manejo de los distintos equipos dentro del aeropuerto, a realizar las señales a los aviones en su movimiento en tierra, y conocimientos generales de aviación.

Manifestó que le preocupaba el hecho de que existan ex pilotos de Aerolíneas Argentinas como Velasco y Prelooker, que se encuentran desarrollando tareas en dicha escuela, y hayan sido designados peritos, cuando es la JIAAC el organismo oficial y por ley que debe recibir toda la información referente a un incidente o accidente, y es donde se encuentran los peritos calificados.

Que para verificar el seguimiento realizado a Weigel para su final habilitación, mencionó lo que surgía de la reunión de instructores del día 22/9/98, luego la inspección de ruta del 9/10/98, la reunión de instructores del 20/10/98, y el recurrent realizado en los simuladores de Varig en Brasil los días 6 y 7 de diciembre de 1998.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Agregó que si un piloto no deseaba una aeronave podía cambiarla, adjuntando original de un formulario de solicitud de cambio de equipo en donde el Comandante Jorge Biró, el 23/2/97, solicita se le cambie el avión que tenía asignado por otro debido a que ese estaba limitado por peso de despegue en el aeropuerto de destino.

Por último, indicó que era política de operaciones adelantar los recurrent cuando así fuera posible para mantener más entrenamiento que el reglamentario, aportó una planilla "recurrent B-737-200 año 1998", en la que constan todos los realizados en ese año por los pilotos allí mencionados, de los cuales cuarenta y seis fueron hechos con anterioridad a la fecha de vencimiento y el resto en tiempo reglamentario; por lo cual, estando adelantados en tres, cuatro y cinco meses, en esos casos, en nueve meses un piloto realizaba dos recurrents de simulador.

Durante el debate, al día siguiente de que se escucharan los testimonios de Iglesias, Moreno Bourse, Meybaum y Suárez, BORSANI quiso efectuar algunas aclaraciones con respecto al tema de la apertura de puerta del avión, de la evacuación y del entrenamiento impartido a las tripulaciones.

Así, manifestó que cuando se incorporaba a la flota de una empresa una aeronave nueva, se practicaba una evacuación completa de pasajeros utilizando el 50% de las salidas, en un tiempo máximo de noventa segundos. Que en LAPA, se hizo una de un B-737-200 antes del 31 de agosto de 1999. Refirió que esa es la única oportunidad que tiene la tripulación de poder probar la puerta con el tobogán enganchado, lo que sucede acá y en todo el mundo, por lo que son pocas las tripulantes que tienen la suerte de poder hacerlo.

Describió que la apertura de la puerta se produce en dos fases: se gira la manija a la derecha, y por el propio peso la puerta se abre en 45°, luego se empuja la puerta con el tobogán enganchado y cuando llega el momento en que la puerta se abre, automáticamente se abre el tobogán.

USO OFICIAL

Que la puerta del avión se abre y cierra cuatro veces por día, mil veces al año, y se engancha y desengancha el tobogán en cada vuelo.

Manifestó que no hay que hacer fuerza adicional para abrirla, la manejan mujeres, que siempre es la misma fuerza, pero puede ser probable que por el accidente haya estado más dura -por el impacto- y por eso Iglesias dijo que estaba más dura.

Criticó el hecho de que el día del accidente se hubiera abierto la puerta con el tobogán enganchado, ya que de ser así fue un obstáculo -además de ser calentado por el gas-, toda vez que sólo había que bajar un escalón para bajar del avión, lo que tendría que haberse observado antes de abrirla.

En otra jornada de la audiencia de debate, Borsani quiso hacer algunas aclaraciones respecto de temas puntuales, los que enumeró en una presentación y sobre los que luego se expuso.

En cuanto a la inspección diaria, dijo que es un ítem que luego van a explicar los mecánicos, puesto que de eso se encarga Mantenimiento y así está estipulado por el fabricante. Que dicha inspección se hace todos los días en todos los aviones y que quien la realizó firma y sella en el RTV. Allí figuran todos los ítems que mantenimiento tiene que revisar, entre ellos, fijarse el nivel de aceite de los motores, el líquido hidráulico y las luces de emergencia de todos los aviones.

Respecto de la MEL y del RTV, señaló que luego del surgimiento de los aviones, con motivo del desarrollo explosivo que tuvo la aviación después de la Segunda Guerra Mundial, apareció la MEL. Que ante la presencia de tantos inconvenientes para volar los aviones y siendo imposible que le funcionen todas las partes de los mismos -ya que están compuestos de muchos sistemas y de muchas luces-, se desarrolló la MEL con el objetivo de controlar dichos elementos. Que para ello la autoridad de aplicación de la Fuerza Aérea se juntó con fabricantes y crearon la MEL puesto que hay cosas que son sobreabundantes.

Que incluye todos los elementos del avión, está compuesta de 27 capítulos y apéndices, se refiere también a los vuelos ferry sin pasajeros, y al despacho de la aeronave.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Que hay elementos que se reparan en un día o más cantidad de días, que están divididos en grupos: grupo A (se reparan en un día), grupo B (en 3 días), grupos C y D (en 120 días).

Que estos ítems son asentados por el piloto en el RTV siempre y cuando esa novedad no esté contenida en la lista de ítems diferidos. Por eso muchas contestaciones de novedades están en la lista de ítems diferidos.

Que, por ejemplo, cuando falta una luz y se autoriza a despegar se aclaran las acciones en detalle que tiene que hacer mantenimiento. Que la MEL es para la gente de mantenimiento y para los pilotos, que no es función de las auxiliares.

Respecto del RTC, dijo que la comisario de abordaje es la responsable de hacer las anotaciones y ella asienta novedades de cabina, luego se las lleva al piloto y si el ítem no está en la lista de diferidos, éste la anota en el RTV. Que este circuito está escrito en el MOV de LAPA.

También se explayó acerca de la lista de ítems diferidos, del MOV de 1995, 1997 y 1998 y de las circulares (sobre éstas, dijo que sacaban muchas).

Refirió que no hay lista que diga que los pilotos tienen que hacer chequeo de luces de emergencia, que igual tiene la atribución de hacerlo y lo pueden chequear, que por eso aparecieron las circulares.

Explicó que hay tres circulares de luces de emergencia: la Nro. 1 de enero de 1997: se dispuso que el testeado debe hacerse por pilotos exclusivamente, en combinación con personal de cabina. En las circulares 18 y 18 A de diciembre de 1996 se dispuso el procedimiento de luces de emergencia de cabina, discriminándose los aviones WPA, WRZ, WSH, porque los tres tenían un sistema de testeado distinto al resto de las aeronaves. Que este testeado se realiza antes del vuelo del día, aunque la inspección diaria decía que no había que hacerla, e igual la hacían.

USO OFICIAL

Que las chicas podían hacer el testeo mal porque no sabían hacer el procedimiento. Que las baterías tienen 15 minutos de duración, por eso no había que demorarse en realizar el testeo.

Relató que también sacaron circulares relativas al llenado de RTV, que había circulares operativas y otras administrativas.

Que las circulares del 11/11/96, el 21/1/98, y el 20/5/98 eran sobre el llenado de registros técnicos para que se no genere confusión.

Que la MEL del 737 es igual para todos los 737; que la MEL que hace LAPA no puede ser menos restrictiva que la que hace el fabricante.

Preguntado acerca de los días y horarios en que se realizaban las inspecciones diarias, refirió que las mismas son tarea de Mantenimiento, por lo cual ellos podrán decirlo, que supone que se realizan a la noche antes que el avión sea puesto en línea, que cree que podía variar la hora, que normalmente serían a primera hora de la madrugada para el día siguiente. Que la diaria se realiza una vez por día.

Preguntado acerca de qué ocurre cuando el avión tiene programados varios vuelos en el mismo día, respondió que se realizan inspecciones de tránsito en distintas escalas.

Aclaró que la lista de ítems diferidos está en la contratapa del RTV, que son planillas, puede ser una carpeta abrochada o agarrada con clips. Que brinda el estado de salud de la aeronave. Que la lista de diferidos sale del RTV. Si figura en lista de diferidos y si hay algo nuevo en la falla recién ahí se anota en el RTV.

En el RTV puede haber ítems que no estén en diferidos, por ejemplo, si el RTV llegó a destino y lo arreglan, no va a diferidos.

En caso de una falla importante, contenida en la MEL, va a RTV y de ahí pasa a la lista de diferidos para arreglarla, sino la pueden arreglar y la MEL lo permite, para volar se anota en diferido. Siempre se anota en RTV y la comisario es responsable del llenado de RTC.

Preguntado acerca de a qué se refieren las luces de emergencia de cabina, dijo que él había hablado de las luces de emergencia de la cabina de pasajeros.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Asimismo, dijo que cuando se hace control interno también se hace control externo.

Explicó que un avión no vuela con todas las cosas en condiciones, pero está amparado en la MEL. Que quien toma conocimiento de los ítems diferidos es el sector de mantenimiento, los pilotos y el sector de reparaciones.

Que cuando llega el piloto al avión, allí hay una copia del último RTV y observa lo que anotó el piloto del vuelo anterior, que no tiene las respuestas, que mantenimiento hace las respuestas en el RTV que queda en el avión, es decir que no sabe si pasó a lista de diferidos o si lo arreglaron, que si el ítem es no go, no hay más que hablar.

Aclaró que quien decide anotar en lista de diferidos es Mantenimiento, que el piloto lo pone en RTV como lo observó y mantenimiento toma conocimiento, lo repara o lo difiere, lo pone en la lista de diferidos, habla con su jefe, ve si tiene en pañol el elemento y al llegar el piloto al avión ve que fue reparado o que lo pusieron en lista de diferidos.

Preguntado acerca de dónde accedía el comandante a la lista de diferidos, dijo que lo hacía al llegar al avión y que puede demorar el embarque por mantenimiento.

Dijo que un comandante podría volver a anotar un ítem que estuviera diferido si ve alguna manera distinta de presentación o si le ocurrió algo distinto, que una novedad apareció acompañada de otra. Si lo ve distinto lo anota, si no, no. Si siempre anotara lo mismo le generaría un problema administrativo a mantenimiento, porque se superpondrían las fallas y subiría hasta la DNA. Lo que sí es bueno es aportar todo lo que se pueda o si ve algo distinto.

Preguntado acerca de la filosofía del MOV de descripción de fallas, dijo que lo que está diciendo es porque ha leído los MOV, el capítulo 7. Leído que fuera el Punto 7.6.3 de la lista de ítems diferidos, dijo que la misma debe ser consultada para poder determinar el estado operativo del avión. En

USO OFICIAL

este sentido, Borsani aclaró que tenía a la vista todo el capítulo 7 (incluyendo los puntos 7.6.2 y 7.6.1), pero que estaba sintetizando los puntos que considera más importantes de ese capítulo.

Preguntado acerca de si es más importante efectuar una reiteración a mantenimiento, dijo que no es la idea confundir a mantenimiento, que si uno abunda en información que no aporta nada nuevo, mantenimiento puede pedir que no les escriban cosas que no se entienden, lo que no quiere decir que un comandante escriba cosas que no se entienden.

El MOV, el llenado de RTV y de los ítems diferidos es información que brinda el piloto cuando ve novedades distintas o datos no incluidos, en ese caso debe abundar en información.

Que el sistema está reglamentado por autoridad aeronáutica, todo esta reglamentado por DNA y el MOV, por DHA. Que en LAN Argentina el sistema es igual a LAPA.

Que el diferimiento de un ítem lo hace mantenimiento y la MEL es donde dice cómo se difiere, que eso lo saben tanto del fabricante como LAPA, es una línea.

Que si un comandante arriba al aeropuerto y lee el RTV, puede decidir no salir si las novedades no se levantaron, porque tiene la atribución de no salir. Que en el hipotético caso de que se tomara conocimiento durante el vuelo de una novedad anotada en RTV, entiende que la oficina de plan de vuelo de la DNA no puede no autorizar a salir a la aeronave.

Preguntado sobre si recuerda la Circular 26 B y si la misma se refiere a ítems diferidos dijo que la tendría que ver. Que existen circulares sobre ítems diferidos pero no con ese número, que ese número es respecto al llenado de RTV y RTC y no respecto a la lista de ítems diferidos.

Que en LAN en la inspección diaria se hace chequeo de luces de cabina.

Que él no estuvo en la creación del RTC, que eso está desde que él tiene uso de razón, que lo conoce desde el 93 que entró en LAPA, que se implementó con la idea de quitarle carga de trabajo a los pilotos.

Preguntado sobre si expedía credenciales en LAPA, para habilitaciones, dijo que sí.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Que a él no le consta que los manuales estuvieran aprobados por la DHA porque eso es una tarea de mantenimiento, pero que él entiende que estaba todo ok. Que el documento se presentaba en DHA y ellos hacían una revisión del mismo, marcaban salvedades y posteriormente informaban la aprobación transitoria o final. Que se materializaba por notas y ello consta en el manual.

Preguntado sobre dónde está la aprobación de Fuerza Aérea en el MOV, dijo que no la ve pero que con eso no quiere decir que no esté.

Luego de escuchar el testimonio de Juan Carlos OSSA en el debate, BORSANI amplió su declaración en torno a lo que surge del Legajo de Weigel, acerca del cual fuera preguntado el testigo.

Acerca de las planillas del 19 y 20/7/96, dijo que son de instrucción en el avión, y que falta el curso inicial, señalando que realmente estaba. Que la planilla del 15/7 es del inspector, cuando faltaba la instrucción en simulador, y la del 21/7 es la de inspección en el avión.

Indicó que es frecuente hacer reducción de potencia en un motor después de V1, que es parte de la inspección de la Fuerza Aérea, y puede ser una falla en inspección de vuelo; que a veces se hace incluso si se practicó en simulador. En cuanto al área, dijo que quedaba abierta de acuerdo al tránsito aéreo, y también al tiempo, y por eso a veces se les ponía una cortina (simulando niebla). Que como los simuladores en el mundo no estaban capacitados para hacer esas maniobras, se practicaban en vuelo, porque no afectaban la seguridad del mismo. Que Engine FIRE after V1 se practicaba en simulador y en vuelo.

Recalcó que daba fe que hasta el 31/8/99, en el legajo estaba el inicial del B 737.

Luego de escucharse en el debate el testimonio del perito de parte De Jean, BORSANI quiso ampliar su indagatoria, manifestando que no está de acuerdo en que Velasco sea una buena persona. Quiso aclarar que tanto Velasco como Prelooker presentaron sus pericias sin contar con el contenido

USO OFICIAL

de las indagatorias, que fueron posteriores, y no tuvieron en sus manos mucha información que se aportó en las mismas.

Exhibió una publicación de la NASA y FAA del 15 y 16 de octubre de 2008 que enuncia un trabajo de julio de 2008 que se hizo en Seattle, que habla de las listas de chequeo, los controles y múltiples tareas que hacen en el cockpit los pilotos. Mencionó que en la página 2, se habla del accidente del 20 de agosto de un avión que no puso flaps para despegar en Madrid, en el que no sonó la alarma pero no hicieron las listas, y de otro accidente de USA en que se habla de lo mismo.

Dijo que en la página 5, hay una comparación del conocimiento en el cockpit y las demandas en el FOM (flyght operation manual), señalando que lo ideal es lo que dicen los manuales, que son tareas lineales predictibles y controlables. Pero que lo real son las interrupciones, tareas concurrentes, tareas fuera de secuencia y no anticipadas y esto está fuera del manual y es la vida real.

Que en la página 6, el trabajo fue observar 60 vuelos dentro de EEUU, donde casi 29 lo hicieron en B 737; que los pilotos que volaban, el que hacía el error era del 50% (mitad cada uno, piloto y copiloto). Que en la página 8 se menciona que descubrieron más o menos 900 errores, alrededor de 15 errores por vuelo, en vuelo de línea. En la página 10, determinan los porcentajes en fase de vuelo, y la mayor cantidad de errores se produce en las 3 primeras etapas (que es el caso del 3142), donde el 30% se comenten en esa etapa del vuelo, que son 5. En la página 12, se indican los errores tipo, como el de las listas de chequeo, y cincuenta ítems omitidos o mal realizados. Que son los pilotos que más seguridad tienen y cometen errores continuamente.

En la página 24, se señala cuán frecuente es capturado el error y por quién; y de todos los errores, se dan cuenta del 18%, se les pasan el 82%; quién es atrapado y por quién, y en el 40% de los casos el copiloto se da cuenta. Que de los tripulantes que capturan el error, el 21% se da cuenta que hizo un error, y el 79% el otro piloto.

En la página 25, se señala que 899 errores suenan a mucho, pero miles de errores y oportunidades de error hay en cada vuelo. Que este estudio lo llevó a lo que quiere mostrar, que es que los errores se anotan y las

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

observaciones son muy frecuentes, hay errores frecuentes día a día y en la cantidad que mencionan estos pilotos.

Manifestó que la primera vez que vio los informes de Velasco y Prelooker no los entendió, no encontraba el sentido de tantas falsedades y que estuvieran inclinadas hacia un lado, que siempre destacaban lo que les convenía en contra. Y en las actas, empezó a entenderlos un poquito. Que se terminó de dar cuenta en las audiencias de que Velasco es un mentiroso; con Prelooker no se dio cuenta porque su paso fue fugaz.

Que le llamó la atención de Velasco, que dijo que trataba de no quemar a sus pilotos y por eso no los observaba, y esa debe ser su política de instrucción pero no la de Aerolíneas Argentinas, porque esto es peligroso, inseguro, esconde la verdad; porque como alumno se va creído que lo hizo bien y el instructor siguiente no lo ve, señalando que esto en LAPA no lo hacían.

Indicó que el perito dijo que Etcheverry había hecho siete turnos de simulador y un turno de avión, cuando del legajo surgen nueve turnos del primero, y dos del segundo.

Refirió que la lista se debe hacer de memoria en procedimientos normales, y luego ser leídas y confirmadas (leer y hacer). Que eso es lo que le anota Baigorri a Etcheverry en el primer turno de simulador y éste lo entendió porque no se lo anotó en el resto de los turnos. Pero dijo que Velasco, que voló mucho Boeing, no conoce la filosofía.

Que él asumió como jefe de línea en noviembre de 1996, y en el requerimiento de elevación a juicio le achacan esto, pero Weigel pasó a piloto de B 737 el 1/7/96.

Hizo entrega de copia del MOV (capítulo 11 del año 1995), y analizó que allí surge que Weigel optó de comandante de SAAB a copiloto de B 737 cuando cumplía con todos los requisitos; en el punto 11.1, se ve el cambio, pasó de tener jefe de instrucción (jefe de línea) a no tenerlo. Aclaró que en el MOV del año 1997 no está el capítulo 11, y por eso sigue rigiendo el

del año 1995. Que en el punto 11.2, está el llamado a concurso; en el 11.2.6, las calificaciones de los instructores, y de la gerencia de operaciones con los pilotos que no llegaron a calificaciones mínimas; en el 11.3.4, adiestramiento en ruta cuya duración está coordinada por jefatura de línea. Aquí aclaró que Weigel tuvo un fracaso en marzo de 1997, y es común darle una segunda oportunidad. Continuó señalando que en el punto 11.6.4. a., que es el paso de copiloto a pic (comandante), Weigel cumplía la función de copiloto de B 737; en el punto 11.6.4.b., se dice que los copilotos con standard menos serán notificados de que no pueden ser propuestos para ascenso por período de un año para mejorar sus calificaciones. Aclaró que en otras empresas no tiene que esperar un año para volver a presentarse, y pueden dar el curso inmediatamente.

Agregó que cuando Weigel llegó a la línea, ya era comandante en instrucción y lo pusieron un año volando de copiloto; que iba con uniforme de comandante pero volaba de copiloto, y la gente que no sabía acerca de esto pensaba que sería muy malo porque no ascendía, pero no es así sino que tenía que esperar un año, y por eso el “radio pasillo” decía que estaba mucho tiempo en instrucción.

Que el punto 11.6.4.e. se refiere al seguimiento de instrucción. Que entre los 53 ascendidos a pic que tuvieron calificación standard como mínimo (señalando que Weigel tenía un standard menos de marzo de 1997), Weigel fue el 47 ó 48.

Que Weigel opta para copiloto de B 737 el 22/2/96, y cobraba como comandante. Agregó que en el capítulo 7 del Convenio colectivo de trabajo se indican las normas para cubrir las vacantes.

Que los exámenes son teóricos, y en el NESTAR (30.1), se dice que se pueden tomar exámenes de otra manera, no sólo escritos.

Señaló que Velasco no lo sabe, ya que su única referencia era lo que hacía en Aerolíneas Argentinas y lo que no se hacía como en esa empresa, está mal. Entonces acusa y miente al decir esto respecto del examen.

Que en el cuadernillo inicial de Weigel que no está, figuran 10 sesiones o 9, y todo fue calificado como estandar, todo lo que le anotó es más

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

que normal; que hizo 2 turnos y todo es estándar, y muchos de Fuerza Aérea escribían en forma sintético.

Que las planillas de FAA (Fuerza Aérea) del 15 y 21/7/96 indican que él empezó en noviembre de 1996 y no tiene nada que ver, pero ahí tiene todo estándar.

Que el 16/9/96 Batlliori dice que Weigel andaba bien y por eso quedaba para rendir de piloto, y la calificación es estándar; que el 22/9/96, Escriña lo califica todo estándar; el 5/10/96, S +; que cuando él ascendió a Jefe de línea en noviembre, se iban los SAAB y había que pasar a todos al B 737, algunos tenían experiencia y otros no, y por eso se hizo una opción para encuadrar a esa gente de una línea a otra; que esto se hizo el 8/11/96.

Que Weigel ya tenía una opción, pero se presentó para comandante de B737 y segunda opción copiloto de B 737 (presentó el formulario): que tenía que juntar experiencia porque no había volado Jets. Que Véliz y Oliveira lo chequearon luego de una reunión de instructores porque venía bien y eso fue lo que se hizo; y ahí el instructor Bruggia dice que está desaprobado y a partir de allí tuvo que esperar un año para intentarlo de vuelta.

Indicó que en total, desde su ultimo vuelo en SAAB, estuvo 28 meses; de esos, ocho fue la primera etapa, después un año de espera y luego 9 meses más ó 7 meses y medio, por lo que no estuvo dos años y pico en instrucción, y nadie hubiera hecho tanto esfuerzo. Mencionó casos como el de Feijoo, que estuvo 17 meses, Amigo 37, Lipka 10, Ciarlo 11, siendo un piloto basado en la Boeing. Dijo entonces que si a los 28 meses de Weigel, le sacamos el año que estuvo esperando en el medio, no es tanto, así que es normal.

Manifestó que lo que importa es la calificación final y no las observaciones; que la calificación final tiene envueltas las observaciones, y el tema de las observaciones de Weigel son un invento de Velasco, ya que lo que importa es la calificación.

USO OFICIAL

Que no hay respuesta al por qué hay accidentes por factores humanos. Que todos los instructores que declararon en el juicio dijeron que Weigel era estandar y lo dijeron bajo juramento, incluido García. Que aprobó el simulador con Sánchez y en la reunión de instructores se decidió y se fundó el ascenso de 53 comandantes, lo que significaba un doble control con sus pares acerca de lo que estaba bien, y Weigel salió habilitado. Que en junio de 1999 hicieron un turno de simulador (recurrent), y al segundo día se califica pilot check, y así se hacía en Boeing.

Que Weigel conocía la alarma de configuración (mencionó la declaración de Marchetti) y en simulador con tiempo frío se produce alarma de configuración (señalando que lo dijo Vélazquez).

Que Vietri y Fernández salieron a comandantes en agosto de 1999, por lo que tardaron 10 meses desde la reunión de instructores del 20/10/98.

Señaló que los instructores eran quienes evaluaban y certificaban el ascenso a comandante; si un instructor no quería ascender a alguien a comandante, era él quien lo decidía, y él como jefe de línea no podía hacer nada, ya que se decidía entre todos en esa reunión.

En cuanto a lo que pasó en la cabina del 31/8/99, dijo que hubo una falta de conciencia situacional que produjo la serie de errores, que son varios, e inexplicablemente intentar despegar, lo que no se debería haber hecho.

Que Weigel tenía casi 2 años de comandante cuando fue el accidente, y a partir de un año en la función ya tiene experiencia, y él la venía desarrollando desde el SAAB; que era un comandante antiguo en la compañía aunque estuviera en un avión nuevo; que tenía experiencia de comandante pero no tenía experiencia en avión jet y por eso se le daba el curso, pero tenía experiencia en la función.

Refirió que no había limitaciones para no programarlos juntos a Weigel y a Etcheverry, ni de los instructores ni de PREVAC.

Que conocía la performance técnica de Weigel en la reunión de instructores donde le informaban, y nadie le informó otra cosa. Que el problema personal porque estaba separado, dijo que eso le pasa al 50% de los

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

pilotos, y no se hacía nada si él no manifestaba que le pasaba algo para no volar.

Respecto al uniforme de 4 tiras que usaba Weigel, dijo que eso estaba previsto en el convenio colectivo de trabajo (cap. 3.1.8.), y había más o menos 10 personas en la misma condición que él.

Manifestó que Velasco fue intolerante, que es un fundamentalista, señalando el declarante que los pilotos de LAPA eran muy bien calificados y exigentemente controlados, que era demasiada la presión que se hacía; a Weigel le costó, nadie se lo regaló, y se lo ganó él. Que Velasco dijo mentiras en su perjuicio y en el de todos los demás. Agregó que la mayoría de los pilotos de LAPA están volando, son comandantes, jefe de línea, son personal capacitado, y si él (Velasco) no anotaba las observaciones es cosa suya y es una barbaridad. Que hay una interna entre LAPA y Aerolíneas Argentinas y se mantuvo durante todo el juicio; que quieren lograr una condena para decir que si no hacen eso, les va a pasar lo mismo.

En otra jornada del debate, Borsani quiso ampliar su indagatoria.

Manifestó que tradujo y certificó un trabajo informal de NASA, y lo trajo para incorporarlo a la causa; que también incluye otro trabajo sobre lo que dice el power point. Que son 4 trabajos, y el primero ya lo presentó.

Dijo que la NASA tiene 60 investigaciones presentadas, desde el año 1994; y hasta el año 1999 son 4 o 5 de lo que es el factor humano; que toda la información del error humano es posterior a la información que tenían disponible los pilotos a través de NASA; que un solo trabajo habla de errores de la organización y no está el trabajo en la web; se lo solicitó al jefe de investigación de factores humanos en la NASA y éste lo está buscando. Que todos referidos a error de piloto, copiloto, azafata, y los ejemplos se repiten, fallas de flaps, listas de chequeo, omitir, mirar sin ver, son fallas comunes.

Dijo que la norma nada dice respecto a que el jefe de línea certifica la idoneidad de los pilotos o la habilitación de los pilotos, por lo que escuchar a los peritos Prelooker, Velasco y Lopez Camelo decir eso sin

fundamento legal no le parece correcto y le parece un grave error. Que conforme el Anexo 2, el explotador es quien otorga funciones específicas, y eso no lo hace el jefe de línea; que desde todo punto de vista legal no tiene esa responsabilidad per se.

Que en los 3 peritos encontró coincidencias, son pilotos de Aerolíneas Argentinas. Que otra cosa que los peritos dijeron es que los responsables de la instrucción son los instructores, y el jefe de línea –sin fundamentación legal-; salvo López Camelo que incluyó al gerente de operaciones. Que los peritos fueron seriamente cuestionados por diversas cuestiones.

Señaló que López Camelo dijo que fue llamado por teléfono para que no incluyera en la pericia a una persona en particular y eso le crea dudas sobre los peritos; que esa persona quizá se estaba defendiendo. Que ahora tiene nuevas dudas sobre el resto de los peritos, porque pueden haber sido persuadidos. Que no pueden hacer un peritaje a sabiendas de que no tienen toda la información, debieron exigir toda la información y no echarle la responsabilidad a la justicia de que no les dieron la información, y sin información acusaron. Por todo esto tiene serias dudas de todo el peritaje y le hace pensar que fueron persuadidos y no dieron información oficial y objetiva como debiera ser. Que todos los peritos desconocieron haber leído las indagatorias de él, y no sabían de las reuniones de instructores. Que Velasco cambió el punto 27 en donde decía gerente de operaciones a jefe de línea, y esto tal vez lo hizo persuadido.

Manifestó que no tienen valor los informes de los peritos pues con todas las maniobras realizadas no les cree; no tiene constancias escritas de lo que dice pero tiene serias sospechas por algunas informaciones.

Que él no tuvo intervención en el proceso de designación de comandantes; que esto lo hace el representante del explotador y este es el gerente de operaciones según dice el MOV.

Que los instructores certifican la idoneidad, y no certifica por más que concurra a la reunión de instructores; que todo se observa en la reunión de instructores.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Que según el MOV, vigilar e informar ascensos a comandantes, no da funciones de comandante, lo técnico es los instructores y la faz final son los instructores; y la obligación de informar es del gerente de operaciones. Que el pase de información al gerente de operaciones es sin opinión propia, repite o traslada lo que decide el instructor (que es quien vuela). Incluso no sabe si el gerente de operaciones se puede negar a ascender cuando lo dice el instructor.

Que el NESTAR no requiere al Jefe de línea ser instructor.

Que él era instructor y colaboraba con la instrucción, pero no voló con Weigel ni lo calificó en su transición; le hizo sólo dos inspecciones de rutina anuales en los años 1997 y 1998, y no fue en período de instrucción. Que contemporáneamente a eso era el jefe de línea, que se desempeña como inspector cuando el inspector no alcanzaba a realizar todas las inspecciones, y ahí se verifican los procedimientos normales.

Que en el año 1997 en observaciones puso Standard, y le puso que para ser comandante debía conocer y estudiar más los procedimientos; y cumplió correctamente la cabina estéril.

Que para ser jefe de línea hay que ser inspector, para cumplir con la norma vigente de inspecciones anuales.

En cuanto a la Inspección en ruta, si el piloto se desempeña mal puede ser requerida una nueva inspección o bajarlo de vuelo, y esto si lo ve un piloto normal se lo informa primero al jefe de línea y luego al gerente de operaciones. En su caso, lo consultaba en reuniones de instructores y tomaban una decisión común.

Que las reuniones de instructores eran convocadas por su jefatura, le informaban a él y lo transmitía al gerente de operaciones ya que dependía directamente de él, por eso no se lo daban directamente al gerente de operaciones.

USO OFICIAL

En cuanto a las imputaciones que se le efectúan en el requerimiento acerca de que todas las tareas de jefe de línea las hizo mal, le parece exagerado.

Manifestó que Weigel entró a LAPA antes que él, y Etcheverry luego de él. Que en el ingreso de este último, se ocupa la gerencia de recursos humanos y operaciones, e intervinieron muchas personas; que algo tuvo que ver con su ingreso, pero no se le puede atribuir a él solo.

Respecto al desarrollo de una instrucción deficiente, dijo que las actas conjuntas de los peritos dicen que el seguimiento de instrucción fue adecuado y la JIAAC dice que LAPA cumplió con todas las normas, y hacían reunión de instructores.

Que en la presentación ante Fuerza Aérea para la habilitación, no interviene el jefe de línea, sólo el gerente de operaciones y el instructor, que es quien está en el simulador.

Que sus funciones específicas se las da el gerente de operaciones.

Que por ende, las imputaciones que se le hicieron son genéricas y es muy poco lo que se le puede imputar a él; sólo la porción que le toca como jefe de línea cuando entró Etcheverry.

Que si Etcheverry hubiera sido sancionado por la Fuerza Aérea, esto no hubiera sido obstáculo para que ingresara a LAPA, pero tal vez hubiera hecho el análisis con el gerente de operaciones, y sólo no hubiera tomado ninguna decisión, ya que no es común tener situaciones de este tipo.

Que él recibía instrucciones del Gerente de Operaciones, básicamente de Diehl, luego de Chionetti por muy poco tiempo, pero no hubo cambio de política entre uno y otro.

Luego de escuchar el testimonio en el debate del Comandante de LAN Alejandro Federico Zurro, BORSANI amplió su declaración.

Entregó una copia del MOE de LAN, para hacer una comparación con los niveles de experiencia del vuelo 3142 para ver si tenían o no experiencia.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Respecto al punto 5.5.3 (pág. 21), aclaró que es distinto vuelo internacional que cabotaje, ya que se adquiere más experiencia en cabotaje por la cantidad de despegues y aterrizajes.

Dijo que la flota del B 737 es similar a la del A 320 para compararlos, y efectuó un análisis. Señaló que en LAN, está el Director de Operaciones y el Subgerente de Flota (en LAPA sería el gerente de operaciones y el jefe de línea). Se dice en ese MOE que el subgerente de flota informará al departamento de roles los niveles de experiencia para asignar tripulaciones, teniendo en cuenta la experiencia del piloto y la complejidad del aeropuerto. Que en la página 22, se determinan cuatro niveles de experiencia para comandantes y copilotos y un nivel especial.

Así, señaló que el Nivel 1 marca que están en proceso de instrucción o fuera de standard y que sólo volarán con inspectores, o instructores calificados. Que no interesa la fase de instrucción.

El Nivel 2, sería cuando terminan la instrucción y aprueban su chequeo, al día siguiente que terminan la instrucción. Que ya estarían designados como comandantes. Indicó que Line check es inspección final, último vuelo que define si sale a comandante.

En el Nivel 3, están los pilotos que hayan completado 200 horas de vuelo en el avión, esto es por la experiencia en el avión, y que no hayan fallado en line check y recurrent de simulador en los últimos 6 meses.

En el Nivel 4, los pilotos que tengan 300 horas en el avión y que no hayan fallado line check y recurrent de 6 meses. Que este es el máximo nivel de experiencia

En cuanto al Nivel 5, dijo que no hay este nivel, y el Nivel 6, es para instructor.

Indicó que en el punto b se menciona a los que tengan experiencia previa –acotando que Weigel había sido comandante de SAAB y copiloto de B 737 1.200 horas- y hayan ingresado habilitados. Refirió que de acuerdo al MOE, cuando él ingresó le dieron Nivel 5 que ahora no existe y lo

USO OFICIAL

llevaron a 4. Agregó que a los que le va mal y aprueban reentrenamiento le dan un nivel inferior (si era 4 baja a 3), que se mantiene hasta su próximo chequeo al año.

En cuanto a la aplicación del procedimiento, manifestó que se tienen en cuenta si los aeropuertos son más complicados (montaña, sin ILS o con complejidad).

Que la Jefatura de roles es la responsable de aplicar los niveles de experiencia y cumplir a rajatabla. Manifestó que en LAPA aplicaban los mismos, ya que reunían pilotos con más experiencia y menos experiencia.

Dijo que luego de determinar los niveles de cada uno, se suman las parejas y da una tabla: Complejidad alta, mediana o baja.

Respecto a las horas de vuelo de Weigel, señaló que tenía 1.700 en B 737-200 (1.100 y pico de copiloto y 500 y pico de comandante), superando ya con esto el Nivel 4, del mismo modo que Etcheverry, y según la tabla de LAN, los dos son Nivel 4, o sea que podían operar en aeropuerto de alta complejidad y el día del accidente iban a Córdoba que es de baja complejidad (en la página 27 se indica que Aeroparque y Córdoba son dos aeropuertos de baja complejidad). Y Weigel ya tenía 1.700 horas en función de comandante (1.200 de SAAB y 500 de B 737). Entonces superaban las 300 horas del nivel 4, y si LAN, que es la empresa Nro. 11 del mundo determina eso, quiere decir que ellos en LAPA estaban más que cubiertos.

Al ser preguntado acerca de la cantidad de horas de vuelo que mencionó sobre Weigel, dijo que surgen del informe de la JIAAC; y las 1.700 del nombrado las juntó de su documentación, cree que de su indagatoria de instrucción o hizo el cálculo de 70 horas por mes fácilmente, señalando que lo máximo que se puede volar son 880 horas al año.

Señaló que el briefing se hace antes de cerrar puertas y por eso no está grabado; que no se hace en la carrera de despegue como dijo López Camelo.

Dijo que el “Before take off check list” se hace sólo si se modificaron cosas, que no se vuelve a hacer el briefing (por ejemplo si se cambia la pista), pero no se repasa lo que se hizo antes y no se hace de nuevo porque no se puede hacer todo en el rodaje.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Agregó que le dio instrucción a Weigel, que sólo le hizo dos inspecciones en vuelo fuera de la instrucción.

Después de haber escuchado el testimonio de Piñeyro, BORSANI quiso ampliar su declaración indagatoria, para referirse en primer término al mantenimiento del avión WBO y la temperatura de EGT.

Señaló que no existió sobretemperatura en ese avión; que pasaron 10 años para decirlo, pero es un error decir que 580 era la máxima (como dijo Piñeyro) cuando es 590; que estamos hablando que no es el máximo y nunca estuvo en el máximo, agregando que Piñeyro hace 10 años que miente y la fiscalía se pegó a esa mentira. Se refirió a la fs. 6500, que corresponde a los RTV de Piñeyro del año 1997, en que anota temperatura de motor, y la respuesta de mantenimiento dice “operar de acuerdo a motor 9 A”.

Dijo que hay otros RTV que dicen lo mismo, y mantenimiento dice que están operando los motores el rango normal. Que esto es en los meses de diciembre y enero, cuando hace calor en las pistas y eso se combina con la baja presión atmosférica y en los aeropuertos sobre el nivel del mar, todos los motores superan los rangos de temperatura.

Agregó que la prueba de que el motor es 9 A es esta circular 32 donde figura en la valija de aeronavegación de Weigel, y se aprecia que el WBO tiene motores 9 A; que todos los valores máximos varían de acuerdo al motor, y la temperatura alta es de 590 para arriba. Indicó que fue el primero en volarlo y no sabe la temperatura máxima del avión que trajo; que el manual del avión dice que la temperatura máxima del motor 9 A es 590.

En cuanto al avión YBS, en relación al PCU Rudder, dijo que no son temas de operaciones sino de mantenimiento. Que los cassettes del 23/6/98 que grabaron la declaración de Donnari tratando de hacer entender el tema del PCU por preguntas de Rívolo (que duraron 30 ó 40 minutos), dijo que trabajó él con la Boeing cómo es el tema de mantenimiento y él es el experto.

USO OFICIAL

Indicó que son fotocopias las aportadas por Piñeyro; que no están todos los RTV, falta la lista de diferidos. Que era gerente de mantenimiento de LAN Argentina y ahora de todo el holding LAN, y hace 8 meses que está en Chile. Que lo que dice Donnari es palabra sagrada, y hablaba con la Boeing.

Respecto a los RTV, dijo que el 29/4/97 Mantenimiento sacó la nueva normativa y cambia el formulario de RTV (FORM M 103), con datos de tripulantes, vuelo, fecha y se registran las novedades técnicas y se separa con FORM M 104 (con datos de combustible) y FORM M 105 (con planilla suplementaria de trabajo) que es el que no está en la lista de los pilotos sino que lo tiene mantenimiento.

Manifestó que conforme los usos y costumbres, se hace un RTV por vuelo; si cambia el número de vuelo o algún miembro de la tripulación, se cambia; y en cabotaje se efectúa un RTV por cambio de fecha.

Quiso demostrar que desde 1995 a 1999 (fechas en las que se entregaron 127 RTV), la cantidad de RTV que se generaron en la compañía en ese tiempo, fue de acuerdo a la evolución de flota.

Que se hacían 3 RTV por día; por ejemplo un vuelo a Córdoba, uno a Iguazú y uno a Mendoza en un día; que el WRZ estaba programado para hacer 4 vuelos el 31/8/99, lo que no será considerado en esta explicación que hace.

Dijo que si había 3 vuelos diarios por aeronave, eran 90 en un mes; y en un avión, por año, se hacían 1.080 RTV.

Ejemplificó que en 1995, teniendo 5 aviones x 1.080 RTV, da 4.860 RTV (lo hace por 4.5 porque un mes están parados por mantenimiento); en 1996, con 10 aviones, 9.720 RTV (calculando 9); en 1999, con 21 aviones, 20.520 RTV (calculando 19). Agregó que en los cinco años (1995 a 1999) hubo 66.960 RTV, por lo que los 127 RTV que presentó Piñeyro reflejan el 0.2% de la totalidad de RTV, y con ese porcentaje van a llegar a una tendencia.

Acercó del tema de programación, trajo la sábana de agosto de 1999 para mostrarla, señalando que es un trabajo que hace el departamento de tripulaciones integrado por 4 personas que son de oficio, pero un par de él era

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

el que lo hacía y Borsani le daba la pauta. Que están los instructores y los números de vuelo; es una planificación y está hecho en lápiz porque va a ser modificada y borrada las veces que sean necesarias. Que esto es casi la realidad de agosto de 1999 en LAPA, quizás haya vuelos borrados y no sale quien voló o no voló. Indicó que una fotocopia chica de esa misma sábana se ponía en la pizarra de operaciones para que cada piloto viera la lista de vuelos y se le daba la tira a cada piloto en su carpeta para ser retirada. Que no se puede sacar quién vuela con quién, y para eso se hace la planilla diaria que se mandaba a operaciones diariamente. Que en la lista sábana es un rompecabezas, y es de oficio la gente que trabaja y eso está ajustado a la 671 y en cumplimiento de la reglamentación.

Agregó que hay otra sábana de los comandantes en instrucción y otra de los comandantes en la aerolínea. Que entre los comandantes liberados a la línea está Weigel en esa lista sábana.

Mencionó que en la causa no están agregadas las sábanas, está sólo agregada la programación de Weigel y de Etcheverry de los últimos 6 meses; que está el modelo del 31/8/99 de Weigel con los días previos de descanso.

Añadió que cada uno se chequeaba lo propio; que cada piloto puede saber qué hacía en el mes pero no sabía con quién; podía ir a la planilla y ver con quién le tocaba; si le aparecía un vuelo sin instructor cuando tenía que volar con instructor, el propio piloto decía que estaba mal programado y los pilotos tenían relación directa con el departamento tripulaciones. Que lo que se busca y a lo que se apunta es que todos, una vez liberados, tienen que volar con todos, por eso se los estandariza y la pauta la conocen los instructores que eran los que liberaban a los pilotos, que volaban con más antiguos que ellos.

Que hay dos copilotos -Briozzo y Pedotti- que estaban en instrucción pero no tenían instructor para darles, y se los ponía de tripulantes extra en los vuelos.

USO OFICIAL

Manifestó que coordinar tripulaciones se refiere a darle los lineamientos, darles la pauta, pero no quién vuela con quién; que esto está en las actas de reuniones de instructores.

Dijo que las pautas eran: pilotos en instrucción (inicial – formarlos- y periódica –mantenerlos-); pilotos por niveles de experiencia (ídem LAN y Aerolíneas Argentinas); pilotos zona de montaña (Salta, Jujuy, Bariloche, Ushuaia); pilotos liberados (la mayoría y todos vuelan con todos).

Refirió que antes del 15 del mes se manda la pauta del mes siguiente, para que programación coloque toda la pauta en la sábana y la misma se presenta 72 horas antes a los pilotos; que el encargado era Carlos Leyes, quien estuvo en LAFSA, LAN y está en el ANAC, en el edificio Cóndor, y ahí desarrolla programas de fiscalización de programaciones de líneas aéreas.

Manifestó que Weigel en 1998 volaba de copiloto o de comandante, y tiene para aportar (porque aclara las cosas) o mostrar, los registros de abordaje, que es el libro de abordaje que lo tiene la DNTA (Dirección Nacional de Transporte Aerocomercial), en el que se asienta matrícula, tripulación, pasajeros, carga. Dijo que recuperaron la documentación cuando LAPA cambió de propietarios; no están todas pero la mayoría muestra que está con instructores o comandantes comunes y coincide con los vuelos de 1998 que hizo en instrucción; que hay 41 folios y en 14 de ellos está con instructor; y está el primer vuelo como comandante de Weigel.

Por otro lado, quiso recordar que Piñeyro dijo que no era gremialista; que también mintió respecto a la formación de hielo; que dijo que el día de la tormenta en Mar del Plata estaban todas las empresas y Dinar no operaba en esa ciudad; que recién acá luego de diez años habló de las reuniones de Fabián Perez y Gazzera; que ningún piloto le dio un RTV a Piñeyro; que los 127 (de los 66.000) son de mantenimiento.

Agregó que cuando vino LAN Argentina le insinuaron participar en la formación de la compañía pero el declarante se negó, ya que como tenía un juicio pendiente no quiso ocupar un cargo. Que hizo vuelos de certificación, e hizo el vuelo inaugural de Eze-Miami.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

También dijo que Weigel y Etcheverry estaban programados para volar con cualquiera, no sólo por la pauta sino porque así venía la orden de la gerencia de operaciones; que cuando los instructores liberan a una persona era para que todos volaran con todos.

Manifestó que en las actas de reuniones de instructores figura que cuando se libera a un comandante tiene que volar con los más antiguos y ahí está la pauta de quién tiene que volar con quién. Que se volaban 100 horas con antiguos y otras tantas sin zonas de montaña. Que Leyes se enteraba de estas pautas porque se las daba por escrito Borsani o se las decía verbalmente, y normalmente le daba copia de las reuniones de instructores.

Al serle preguntado si Leyes conocía la antigüedad de cada piloto y tenía en cuenta para programar esta dualidad de comandante antiguo y copiloto nuevo, respondió que las pautas surgían de la reunión de instructores.

Respecto a cuánto tiempo se consideraba nuevo, dijo que no estaba escrito; que hoy el tiempo es de 200 horas, que son 3 meses, y en LAPA hablaban de meses.

Volviendo al tema del avión matrícula WBO, y a lo que dijo Piñeyro respecto a que era peligroso el sobre-límite porque se podía plantar un motor, y que quizás 580 era casi lo mismo que 590, dijo que no es lo mismo ya que 580 es arco verde y el avión no operó con sobret temperatura, siempre estuvo bien en el arco verde, y para el supuesto de qué pudo haber pasado tendrían que hacer una pericia.

Manifestó que Weigel era un comandante con experiencia y antiguo, y en cuanto a algo que dijo Gaspari acerca de que la experiencia del piloto se inicia cada vez que cambia el avión, dijo que es así, pero hay que tener en cuenta la previa.

Indicó que hoy en día las programaciones son efectuadas por computación; que en aquel momento se estaba implementando esto, estaba en evolución, y no había muchos en el mundo que lo hicieran de ese modo.

USO OFICIAL

Ampliando nuevamente su indagatoria, BORSANI hizo entrega del power point referente a los tres temas sobre los que quiere explayarse: reglamentación (NESTAR/RAAC/MOV), parejas (pauta para armarlas), e instrucción de Weigel y Etccheverry.

Acerca del primero de ellos, dijo que eran tres los requisitos obligatorios marcados por el NESTAR para ser jefe de línea, que están en la Parte II, cap. 4 4.21, y él los cumplía.

Debía conocer el contenido del MOV y demás normas, no crear normas.

De acuerdo al MOV de LAPA (puntos 2-2 y 2-2.3, el Gerente de Línea reportaba a Diehl (gerente de operaciones) y abajo tenía a todos los pilotos.

Señaló que cuando llegó Diehl a LAPA, era instructor de Jumbo de Aerolíneas Argentinas, era un piloto con experiencia y conocimiento como no había en el staff de LAPA, y para Borsani era un referente en aquella oportunidad y ahora.

Indicó que el Jefe de Línea tiene diez responsabilidades o funciones según el MOV ante el Gerente de Operaciones.

Entregó otra documentación original que habla muy bien de LAPA, y la tenía Diehl; que son 2 documentos: una nota de LAPA del 12/8/96 donde se ve la conformación de RRHH; que en la empresa en 1996 hubo un recambio profesional de la gente que ocupaba las gerencias, y aparece Arzeno, altamente capacitada y muy trabajadora. Que en la nota se precisan todas las actividades que llevaba a cabo el personal de RRHH, y con esto se demuestra que había organización y que cada uno tenía sus funciones.

También otra nota del 16/9/96, que Arzeno le manda a Diehl, referente a políticas de empleo, cambios de categoría, etc. Señaló que RRHH conocía todo el trabajo de promociones de pilotos, no en lo relativo a la instrucción pero sí en las promociones. Precisó que la dotación de pilotos estaba perfecta, no había que traer más personal, y esto es en referencia a lo que dijo Piñeyro en cuanto a que no había suficientes pilotos.

Habló del punto a) del MOV, referido a cómo se debe cuidar el mantenimiento de la capacidad técnica de los tripulantes, demostrando cómo

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

fueron asistidos Weigel y Etcheverry a través de la estructura de instructores, periódica –mantenimiento del inicial- e inicial –cuando se promueve-. Que también debía coordinar reuniones con instructores, dar pautas, coordinar aeronaves para usarlas para instrucción y todo esto él lo hacía. Señaló que el control de esto se hacía a través de planillas apaisadas que contenían el año y allí se cargaban los pilotos que hacían el recurrent, agregando que esto lo tuvieron los peritos. Que el control no lo hacía viendo los legajos sino que se veía a través de las planillas y sabía quien tenía que ir a recurrent, por ejemplo, o quiénes salían de vacaciones.

Acerca del Punto b) del MOV, referido a facilitar la realización de cursos de refrescos, dijo que esto afianza el punto anterior, y en el caso se facilitó la instrucción periódica de Weigel y Etcheverry cumplimentando con las planillas; agregando que en la valija de vuelo de Weigel está el curso EGA.

Sobre el Punto c) del MOV, que trata del control y conducción de los pilotos hacia una conducta de seguridad, dijo que esto se efectuaba a través de instrucciones y entrenamiento, todos muy exigentes, entrenando a los pilotos por ejemplo para una falla de PCU de radar.

Dijo que hay una nota de la declaración tomada por la JIAAC a dos pilotos el 4/4/00; en la que surge que Angel Marchetti manifestó que voló con Weigel y escuchó la alarma de configuración, pasados los 80 nudos, y Weigel abortó sin dudar de su acción. Que había sido falsa alarma; regresaron a cabecera y aplicaron potencia y no volvió a sonar y por eso salieron, charlaron en el vuelo y notaron que las condiciones no estaban bien, es decir que no fue falsa alarma. También Marcelo Velásquez declaró el 4/5/00 que impartió instrucción en Denver a Weigel y sucedió en el recurrent que la alarma de configuración sonó por parking brake; que se estaba practicando en tiempo frío en Bariloche y en el recurrent se ve que esto ocurrió así.

Expresó Borsani que con estos dos aportes se sabe que Weigel conocía la alarma de configuración. Además, en el curso de ingreso para

USO OFICIAL

copilotos de B 737, donde dice que daban warning, son alarmas, es decir que se daba el tema y se rendía examen.

Al hablar del punto d) del MOV, referido a coordinar con programación la actividad de los pilotos para el surgimiento de pautas, dijo que había una política que daba el gerente de operaciones que decía que “todos vuelan con todos”. Que esto mismo venía de Aerolíneas Argentinas y era política de esa empresa. Que cuando se liberaba al comandante, las primeras 100 horas volaba él sólo, no podía dejar que el copiloto volara, y esta era una parte de la pauta que surgió de la reunión de instructores.

Señaló que en relación a las parejas, Weigel y Etcheverry estaban habilitados para volar en cualquier aeropuerto.

Expresó que entre los Comandantes están los habilitados y quienes están en instrucción, y no hay reglamentación que exija una pauta para armar las parejas; ni en JIAAC, ni en ROATAC, ni en MOV ni en NESTAR.

Acerca del punto e) de MOV (calificación de pilotos), manifestó que la calificación técnica se hacía a través del programa de instrucción, y lo hacían los instructores, agregando que la calificación personal él la hacía en el cumplimiento de su función.

En cuanto a la evaluación de desempeño de Weigel que surge a fs. 13.434, donde el nombrado figura como comandante de SAAB en el año 1997 y en año 1998, es la calificación personal de Weigel que hizo el declarante, y lo que vio él personalmente está reflejado en esa planilla; que también le tomó dos instrucciones en ruta y con él Weigel se comportó normal.

Respecto al punto f) del MOV (chequeo sistemático de pilotos), dijo que lo hacían los instructores. Que en septiembre de 1997, seis meses antes que aparezca la novedad del YBS, se practicaba con los copilotos, y eso lo hicieron Rius y Weigel. Que él se nutría de la calificación de los instructores y Weigel siempre calificaba estándar.

Sobre el punto g) del MOV (vigilar e informar a la gerencia de la capacidad para la posible promoción a comandante), manifestó que esto lo cumplía a través de la reunión de instructores.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

En cuanto a la adjudicación de vacante para ascenso, refirió que se trata de darle lugar al piloto para hacer el curso; que se le dieron vacantes a ocho copilotos y el jefe de línea comunica e informa al gerente; señalando que todo esto fue aportado en la declaración indagatoria del año 2000.

Refirió que las reuniones de instructores, como la de septiembre de 1998 y posterior, fueron evolucionando con las actas; que primero se implementó hacerlas, y luego firmarlas e individualizarlas.

Mostró el ascenso de Varillas, donde Baigorri le puso “no estoy de acuerdo”, y éste es quien le dio instrucción a Etcheverry; y también otro en que puso que no lo inspeccionó, sin evaluación, y esta persona nunca fue comandante. Manifestó que Baigorri era muy exigente, fue el instructor de Etcheverry y Ferreti, que es quien no aprobó el curso de comandante en LAPA, y fue quien tuvo los legajos de los pilotos de LAPA. Comentó la historia de Ferreti, que abandonó en el curso cuando le comunicaron que no lo iban a presentar a la inspección.

Mencionó que con Etcheverry ingresaron 9 copilotos, de todas las calificaciones, y Etcheverry fue el tercero de los 9, o sea que tenía buena calificación.

Dio otros ejemplos de cómo los instructores eran quienes informaban los ascensos y eran quienes decidían si pasaban o no, agregando que es toda documentación ya presentada. Que los instructores daban los datos al jefe de línea.

Respecto al punto h) del MOV (Incentivar el profesionalismo y la amistad en el cuerpo de pilotos), dijo que él no fomentaba amistad sino que generaba cordialidad en el ámbito de trabajo, entre el cuerpo de pilotos, entre los de la base, los mecánicos, algo normal que uno pretende como jefe.

Al tratar el punto i) del MOV (“cumplir con eficiencia los objetivos....”), señaló que él hacía cumplir NESTAR, ROATAC y MOV, y como prueba de eso están las notas que el gerente de operaciones hizo en las que dijo que los pilotos de LAPA cumplieron con cursos, presentación de

USO OFICIAL

programa de Boeing, manual de prueba, etc. y son las notas de los objetivos logrados; refiriendo que también se había referido a esto Diehl en su ampliatoria.

Así, dio lectura a las notas relacionadas con los objetivos anuales que se cumplimentaron; y dijo que Diehl, su jefe, le reconoce que cumplía con sus objetivos.

Por último, sobre el punto j) del MOV (analizar y resolver los incidentes en la operación de vuelo... poniendo a disposición de PREVAC lo necesario), manifestó que PREVAC auditaba a las líneas y veía lo que acontecía en ellas.

Concluyendo, manifestó que siempre obró con responsabilidad según NESTAR y MOV de LAPA y no omitió ninguna norma, cumplió y alcanzó todos los objetivos en los años 1997 y 1998; que su obligación la cumplió y obró en consecuencia.

Se le preguntó al imputado acerca del sentido que tenían los legajos en todos estos chequeos que se hacían a los pilotos, y si servían para control o seguimiento. Explicó que en las reuniones de instructores se llevaban las planillas que estaban utilizando por alumno; esas planillas se exponían en la reunión y luego esa planilla iba al legajo. Que los legajos se controlaban, refiriendo que en un acta de reunión se analizó la experiencia de todos los pilotos de la información obtenida de los legajos; que la obtuvo él personalmente. Dijo que para tomar una decisión, se utilizaban los legajos, pero más se usaban las planillas de programación de simuladores. Que se usaban los legajos para ver los antecedentes de los pilotos, y una de las maneras era hacer una planilla para hacerlo más sintético en la reunión de instructores. Explicó que no hay que olvidar que cuando se hacía incorporación de pilotos, los instructores ya los conocían de otras compañías o de la Fuerza Aérea, pero de todas maneras si se necesitaban los legajos para verificar, se usaban. Que los instructores consultaban los legajos.

Respecto al legajo de Weigel, no se lo pidieron porque lo conocían suficientemente bien, sabían el grado de instrucción que tenía, y volaban todos con él; que él no recuerda que lo hayan pedido. Agregó que

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

para ver el legajo lo tenían que hacer delante del jefe de línea y no tiene presente que se lo hayan pedido.

Pasando al tema de las parejas, y las pautas para armarlas, manifestó que las pautas eran una política impuesta por el jefe de operaciones; y se siguen hoy en día

Se refirió al punto 2.2.9d del MOV (control de tripulación técnica dependiente de despacho operativo) y al informe de la Junta sobre “compatibilidad de los pilotos en la cabina”, manifestando que no se le puede exigir a la línea aérea quién tenía que volar con quién.

En cuanto a la instrucción de Weigel y de Etcheverry, habló del punto 13-3 del NESTAR que dice que los que tienen idoneidad para evaluar pilotos son los instructores, añadiendo que el RAC y el MOV (punto 2-2.7) también lo dicen. También se refirió al Punto 7.1 del convenio colectivo de trabajo donde surge que Weigel hizo la transición del SAAB al B-737 como debía ser. Indicó que “el comandante podrá ascender a comandante de categoría superior”, “el comandante deberá hacerlo en carácter de copiloto hasta tanto adquiera experiencia, mientras tanto mantendrá la categoría de comandante”; y al Punto 6.4.1., referido a la carrera de los pilotos, señalando que Weigel no hizo nada distinto de lo que hicieron el resto de los comandantes.

Mencionó la Nota del 20 de febrero de 1996 sobre opción de vacantes de B-737 ofrecida a Weigel, y la contestación de aceptación de copiloto de B 737.

Se refirió al formulario de fecha 21/7/96 donde consta que Weigel fue a simulador cinco meses después de la opción, pero eso no quiere decir que estuvo en instrucción desde febrero. Que el instructor fue Juan Ossa en simulador y el inspector Luna. Que le toma la inspección en simulador y lo califican en coordinación de cabina y aborte de despegue, falla de motor antes y después de V1, fallas de flaps, etc., y todo es Standard. Así resultó

USO OFICIAL

habilitado para el examen práctico; que éste es el acto de habilitación del piloto.

Mencionó la planilla de Weigel para una licencia de renovación de licencia, producto de que fue habilitado como piloto de B 737-200.

Ahora, refirió que él había optado de copiloto y lo habilitaron de piloto, y esto indica que todo andaba bien, porque sino el instructor lo hubiera presentado de copiloto. Que normalmente la pregunta que se hacen los instructores es “pasa o no pasa, es o no es comandante?”. Que ese es el criterio por el cual se define la habilitación, no si tiene cuatro o cinco de puntaje.

Luego relató en qué consiste que un piloto esté habilitado para la legislación argentina, y dijo que en consecuencia, Weigel y Etcheverry estaban habilitados para ejercer la función que llevaban a cabo.

Se refirió al programa de instrucción de los pilotos. Manifestó que el inspector de la FAA no sólo chequea al alumno a los fines de su habilitación sino que automáticamente le está otorgando funciones específicas de piloto; además chequea al instructor y el plan de instrucción, y esta era una manera de saber que el programa andaba bien.

Se explayó sobre la instrucción de Weigel refiriéndose específicamente a sus planillas de instrucción obrantes en el legajo. Dijo que superada la experiencia como copiloto pasa a ser comandante, y tiene todas “S” hasta llegar a Bruggia; que en esa oportunidad, en la reunión de instructores, autorizaron que Weigel fuera inspeccionado en el próximo simulador y Bruggia le tomó la inspección y dijo que Weigel no podía ocupar el cargo de comandante.

Expresó que él fue jefe de línea a partir del 1º/11/96, y el 19-7-96 en simulador con el instructor Ossa, Weigel obtiene todo “S”. Que luego viene la nota de afectación de Weigel como copiloto de B 737 de fecha 22-7-96, pero tiene la habilitación de piloto. Dijo que está la constancia de fecha 16/7/97 donde la FAA confirma su habilitación porque no le había llegado la licencia.

Se refirió también a las Planillas de instructores obrantes en el legajo de Weigel, y al programa global de instrucción de B 737 aportado en su declaración indagatoria con la letra B.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Agregó que cuando lo nombraron jefe de línea, se estaba desactivando la línea SAAB, y todos los pilotos debían optar por el B 737, y entre ellos se encontraba Weigel; entonces el 8/11/96 Weigel opta para comandante de B 737. Como él ya venía afianzándose en la línea, todo resultó ser una continuación de instrucción. Que el 30/3/97 Oliveira califica muy bien a Weigel; Bruggia le toma el chequeo y no considera que estuviera en condiciones de ascender a piloto, pero sí que continúe como copiloto; le pone “S-“. Dijo que el MOV de 1995 está incluido en el capítulo 11 del de 1997 porque no se modificó; por eso en 1997 figura en blanco; que en el punto 11.6.f referente a pilotos con S- dice que serán reevaluados en un tiempo porque la idea es que la calificación no tenga carácter punitivo, y lo de Bruggia es de fecha 3/97.

Se refirió a documentación donde consta que Weigel seguía siendo copiloto hasta enero de 1999.

Dijo que hay una Nota de fecha 16/12/97 donde consta que Weigel y Avanzini volaban a la izquierda cuando volaban con instructor, y esta nota se hizo para que no exista confusión por su habilitación de piloto, que le permitía volar a la izquierda; pero LAPA no quería que volara a la izquierda sin instructor. Agregó que Weigel mantenía el nivel salarial y el uniforme de comandante; que técnicamente estaba habilitado para volar a la izquierda, y por una cuestión interna de la compañía no podía. Que la transición de Weigel fue lenta porque venían de SAAB y no tenían experiencia en 737.

Al serle preguntado si había alguna posibilidad de que Weigel volara a la izquierda sin instructor no estando habilitado por la empresa, contestó que esa era la duda, y por eso se hizo esa nota.

Refirió que cuando Weigel saca “S-“ con Bruggia en marzo de 1997, el 23/4/97 le toma el declarante la inspección de ruta –esto entra dentro de la inspección periódica- y el 26/9/97 fue a recurrent y saco “S”, y lo que quiere mostrar con esto es que su inspección no estaba incluida en la

USO OFICIAL

instrucción. Que él se interesó en tomarle la inspección porque era una persona que había sacado “S-“, para ver cómo estaba, cómo había quedado y la verdad es que lo vio bien; en esa oportunidad lo vio Standard; y el 16/2/97 le tomó otra inspección de ruta y lo vio Standard. Aclaró que las inspecciones de ruta existen en instrucción periódica, una vez al año.

Señaló que Weigel no fue el único que fracasó, aportando una lista de pilotos que fracasaron en el curso (MOV 11.5.3), y se refirió específicamente a un amigo de él que tuvo que bajar de vuelo, además de señalar que muchos de ellos hoy son pilotos en otras aerolíneas.

Se explayó sobre el acta de trabajo 3 de fs. 19.038, donde Prelooker manifiesta que hubo un adecuado seguimiento de la instrucción de Weigel.

Habló de la Nota de fecha 11/3/98 donde Weigel opta a comandante, y esta opción no fue para Weigel sino para todo el cuerpo de pilotos de LAPA. Que Weigel lo presenta el 17/3/98 y fue aceptada la opción por el cuerpo de instructores; entonces la segunda oportunidad de Weigel comenzó con su instrucción en junio de 1999, o sea 4 meses después de su opción, porque previamente se había tomado vacaciones y suena lógico no interrumpir la instrucción. Dijo que, en definitiva, en la segunda oportunidad Weigel estuvo en instrucción tres meses y 18 días, y esta es la realidad.

Agregó que durante su gestión a todos los pilotos se les dieron vacaciones, y se refirió a los partes de vacaciones de Weigel.

Analizó la Nota del instructor García “Inspección de ruta”, que lo califica “S” y abajo dice “necesita continuar con un programa de estudio...en mi opinión aconsejaría un recurrent normal antes de su habilitación”. Dijo que esto lo presenta García en la reunión de inspectores el 20/10/98. Señaló el declarante que el simulador que dice García se tomó en diciembre de 1998; y la inspección final la toma Sánchez; como copiloto estaba Moroni, que declaró en el debate y dio fe de este acto. Que se cierra la tarea administrativa con la nota de notificación que Weigel a partir del 17/12/98 empezaba a cumplir funciones como comandante.

Manifestó que, en conclusión, la normativa dice que el instructor es el que debe certificar la idoneidad del piloto, y esta era la manera en que él

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

ejercía su responsabilidad como jefe de línea, a través de la reuniones de instructores.

Acercó de las calificaciones, la política que tenían que tener los instructores en LAPA estaba en el cap. 11.18.5 del MOV; que el criterio que él y los instructores debían respetar era éste, y no existe la palabra “observación”, porque el criterio no era calificar por la “observación”. Que las “observaciones” de los instructores no están estandarizadas, lo que esta estandarizada es la calificación final, y las observaciones no invalidan la calificación.

Indicó que siempre se decía que Weigel era condicional porque siempre se decía así; hasta que no pasa es condicional.

Se le preguntó cuál fue el acta que dice que Weigel podría ser comandante, y respondió que la constancia de octubre de 1998 es el acta que decide que podía ser comandante, y está en potencial porque está condicionado al resultado del simulador.

También se le preguntó por qué en la reunión de octubre de 1998 firman Gallino y Baigorri y nunca volaron con Weigel, y dijo no saberlo; que deben haber volado o a lo mejor escucharon los fundamentos de otros instructores y consentían.

Amplió nuevamente su indagatoria en otra oportunidad del debate, para referirse a cosas que le quedaron pendientes de declaraciones anteriores.

Respecto a si se evaluaban los legajos en las reuniones de instructores, dijo que esto está escrito en las actas de reuniones de instructores, que entregó en su indagatoria del año 2000 una de fecha 12/8/99; una dirigida al copiloto Varillas; etc. Indicó que en reunión de instructores se revisaron todos los copilotos, considerando su posibilidad de desempeñar funciones como comandante de B 737-200; que se evaluó a ese copiloto (Varillas) en todos los aspectos: profesionales, personales y el potencial de la persona, y finalmente no fue comandante.

USO OFICIAL

Dijo que la responsabilidad del Jefe de Línea de vigilar e informar a la gerencia de operaciones para la posible promoción de un piloto, es condicional.

Manifestó que las reuniones de instructores eran en el hangar o en el centro de capacitación.

Señaló que la relación de aviones por tripulación no es ecuación directa en cantidad de aeronaves, sino a dónde va la compañía y demás.

Se refirió al punto 2 y 3 del Acta 3 de los peritos, donde Prelooker hace una manifestación, coincidente con los dichos en esta audiencia, acerca de que Weigel conocía la alarma y estaba suficientemente instruido, por lo que cree que en ese momento dice la verdad.

En cuanto a sus funciones de Jefe de línea, eran de control y conducción, y no era su potestad sancionar; él comunicaba si había alguna persona para ser sancionada al gerente de operaciones y éste lo consensuaría con RRHH o quien fuera y ellos decidirían la sanción o no.

Manifestó que en reuniones de instrucción, en alguna oportunidad le pidieron que diera su opinión de alguien, y le tocó con Nievas, que era copiloto, para que lo chequeara para ver la posibilidad de que fuera comandante. Que al terminar el vuelo, le dijo que no le había gustado cómo se desempeñó, y en la siguiente reunión de instructores dijo que para él no estaba aún en condiciones, y terminada la reunión, no se tuvo en cuenta lo que dijo el declarante y sí los dichos de los instructores, y Nievas fue comandante en contra de su opinión. Agregó que los instructores eran quienes conocían a las personas para ver si estaban o no en condiciones.

Dijo que tenía una buena apreciación de Vicente Sánchez como instructor. Que los instructores se buscaban en diferentes ámbitos, en FAA, escuelas de vuelo, o civiles; y Sánchez había sido instructor de vuelo en Don Torcuato por muchos años, y se aprobaba entre todos quién podía ser candidato a instructor. Que si en una reunión de instructores decían que necesitaban instructores, sugerían a las personas y esto se llevaba al Gerente de Operaciones y la decisión final (incluso por MOV) la tiene éste.

Señaló que no comparte para nada lo que dijo la JIAAC acerca de que el entorno laboral tiene que darse cuenta si un piloto está

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

psíquicamente apto. Que el asesor del INMAE transfiera esa información a la JIAAC, y lo alarma que la JIAAC fundamente esto con un artículo del New York Times, que se refiere a otro accidente. Agregó que él nunca advirtió nada de la conducta de Weigel, y la noche del accidente nadie lo llamó ni le informó nada; que el despachante dice que estaba normal y tan enérgico como siempre. Que ese día él se había retirado más temprano de la compañía, cerca de las 18 hs., y no vio a los pilotos. Que atribuir que el jefe de línea tiene la capacidad de ver si está apto o no el piloto, ni el propio Goldstein, que cuando declaró dijo que Weigel era una personalidad límite, lo cual es difícil de detectar para los compañeros, incluso para los psicólogos.

Adujo que, sin ir más lejos, en LAN el jefe de línea está a 2.500 metros de donde van los pilotos, y no los ve, agregando que él no tiene poderes especiales para darse cuenta de qué le había pasado a los pilotos ese día o la noche anterior.

Sostuvo que el MOV dice que los instructores son quienes deciden, y así pasó con Nievas, y la habilitación y puesta en funciones la hacen el instructor y el inspector; y el último requisito –la designación como comandante de vuelo en el avión- lo dice en cap. 2.4.1. “haber sido designado por el gerente de operaciones”. Dijo que el NESTAR (13-3) y el MOV dicen que no tenía capacidad de designar a un piloto, y lo dicen las normas.

En cuanto a si su profesión es riesgosa o segura, señaló que los especialistas –dijo que él no lo es- dicen que no hay 100% de seguridad, porque está el factor humano. Que puede ser que él sea una persona acostumbrada a tomar riesgos, y hay errores diarios que podemos cometer todos. Que siempre se preocupa por los demás. Que su personalidad la tiene que evaluar un psiquiatra, un médico. Que toma decisiones compartidas con su señora y su hijo, que en ese momento estaban presentes en la audiencia, pero la situación de riesgo doméstico y la de una estructura empresarial no son lo mismo.

USO OFICIAL

Indicó que la instrucción en la aviación es muy importante, como la planificación de las tareas.

Se le preguntó si Deutsch y Boyd eran jefes presentes o distantes, si hacían seguimiento del management o se desentendían, y manifestó que le da la impresión de que tenían el control a través de la estructura.

Que las cuestiones operativas las hablaba con su jefe directo, que era el Gerente de Operaciones; a Deutsch lo veía en muy pocas oportunidades y lo mismo le pasaba con Boyd; que excepcionalmente, si no estaba el Gerente de Operaciones, iba él o el jefe de B 757 a las reuniones diarias, pero en tres años fue a 5 o 6 reuniones, es decir casi nada.

Mencionó que el MOV 2.4.1 “designación de pilotos”, se refiere a que los instructores, proponen, aprueban o vetan a los candidatos. Que no es requisito que el Jefe de línea sea instructor pues no va a ejercer esa tarea, para la cual están los instructores.

En cuanto a seguridad, él seguía las pautas del NESTAR y MOV, no imponía sus criterios, seguía lo que está escrito. Que el criterio de conducción era el control, porque si cumple con los procedimientos cumple con la política de seguridad; agregando que PREVAC estaba para la implementación de algo nuevo o algún cambio.

Dijo que conocía a todos los pilotos de B 737-200, y les hacía las evaluaciones de desempeño en la parte profesional; que no volaba con todos.

Acerca de Weigel dijo que sabía que se había divorciado hacía unos años, pero no conocía en profundidad lo que había pasado en los papeles. Se le preguntó si cree que a un comandante el estar divorciado lo limite para su rol, y señaló que no sabe la cantidad, pero hay un elevado porcentaje de divorcios.

Agregó que no hay norma que impida que el control técnico lo pueda delegar en instructores e inspectores; es la obligación que tienen que cumplir, reiterando que la relación de responsabilidad en el NESTAR 13-3 y 2.1 del MOV dice que la responsabilidad la tienen los inspectores/instructores.

En otra jornada, Borsani volvió a ampliar su declaración indagatoria.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Quiso referirse a las imputaciones que se le hacen en el requerimiento. En cuanto a la primera de ellas, de “no haber realizado diligentemente todas la obligaciones de su cargo de jefe de línea...”, manifestó que nunca se le precisaron cuáles de las responsabilidades no realizó, qué es lo que no hizo; que no escuchó nada al respecto por parte de todos los que declararon. Que por eso insiste tanto en las responsabilidades que surgen del NESTAR y del MOV y compararlas con las suyas; que hizo una auditoría de su gestión y de la compañía, y es lo que expresó el 19/10/09 en la presentación del power point.

Agregó que siempre obró con responsabilidad y cumpliendo las normas y por eso proseguía u operaba con seguridad; que lo mismo dice la JIAAC, la NTSB y Prelooker, que dice que Weigel fue instruído y que conocía la alarma de configuración.

En cuanto al “ingreso a la empresa” de Weigel, señaló que éste tiene varios ingresos, su antigüedad data del 15/9/90, y el declarante ingresó el 1/11/96, o sea 6 años después. Respecto al ingreso de Etcheverry, dijo que ya explicó qué sector de la compañía intervenía. Se ponía un aviso en el diario, RRHH controlaba si reunían los requisitos y se separaban de acuerdo a la institución de la que venía el piloto, y a la cuarta semana aparecía Operaciones para ver los CV recepcionados; que esto lo veían los instructores de la compañía, solía ir PREVAC y los comandantes para ver si conocían a la gente, y si podían ser incorporados. Que luego venían los exámenes, las entrevistas con el 50% de la gente, en las que intervenía RRHH y Operaciones; que participaban todos, y se podían tomar exámenes psicotécnicos. Posteriormente venían los preocupacionales y luego se seleccionaban para ir al simulador. Que es claro que ni él solo, ni solo Operaciones, podían hacer este trabajo, que se hacía en conjunto, y cada uno cumplía su rol.

Sobre el “desarrollo de una instrucción deficiente”, se preguntó cuál y por qué, si vio a todos los instructores y pilotos decir en el debate que

USO OFICIAL

los pilotos fueron bien instruidos en los mejores centros de capacitación, y los pilotos de LAPA están en otras líneas aéreas y ocupan cargos.

Acerca de la “presentación ante la FAA”, dijo que ya explicó que la presentación es un acto que realiza el instructor ante el inspector de FAA; que el piloto es habilitado y se le entrega la habilitación de piloto o copiloto, de acuerdo al NESTAR, MOV y manual de instrucción. Que no es su criterio propio, lo dicen las normas.

Respecto a que “Weigel fue presentado para la habilitación de otorgamiento de función en julio de 1996”, señaló el declarante que fue jefe de línea en noviembre de ese año; que el gerente de instrucción en ese momento era García y los instructores lo presentaron en ese año, en que lo habilitaron de piloto y lo presentaron como piloto. Que la empresa, por un requisito de experiencia en jet, lo pasa inicialmente como copiloto por lo que dice el convenio colectivo de pilotos, pero su habilitación era de piloto. Que esto le pasó a todos los pilotos que pasaron de SAAB a B 737, porque no tenían experiencia en jets. Que esta experiencia en jets fue variando y modificándose, eran 800 horas y luego se cambió, y esto está en el capítulo 11 del MOV.

Dijo que el proceso de habilitación de piloto de Weigel se realizó cuando estaba García; que luego se fue De Víctor, llegó Diehl, y en noviembre se fue García e ingresó el declarante como jefe de B 737-200 y Chionetti de B 757.

En cuanto al “otorgamiento de funciones específicas en calidad de pilotos de Weigel y Etcheverry”, dijo que esto es el acto de presentación del instructor y lo habilita el inspector que le otorga la función; que la empresa luego hace un afinamiento para que conozca las rutas de la empresa pero ya está habilitado.

Agregó que llevar la documentación es para incorporarlo al Anexo 2 para función de piloto o copiloto, y es en la DNTAC; que es un trámite para que figure en un registro porque es un transporte público, y si se usa para fines privados, no es necesario comunicarlo. Que esto se puede ver en la página Web de la DNTAC.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Se le preguntó si en alguna oportunidad firmó notas de afectación al piloto, y refirió no recordarlo, aclarando que si tuvo que firmar alguna sería por ausencia del Gerente de Operaciones que es quien la firmaba.

Acerca de que estaban “indebidamente habilitado o inhabilitado para ejercer funciones”, no sabe de dónde lo sacaron; que estaban correctamente habilitados ambos pilotos, que ya lo explicó en Power Point, y estaba habilitado también en CRM, como explicó Arzeno.

Sobre ser el “encargado de la idoneidad constante”, dijo que la verificación constante (punto 7g de las funciones del MOV) de vigilar e informar, también ya lo explicó.

Manifestó que con el resto de los pilotos era todo igual; había 184 pilotos en la flota y se controlaban a través de la estructura, con los instructores, que no puede hacerlo él sólo; que así no funcionan las empresas aéreas, y por eso están los instructores para instrucciones periódicas, y el Código Aeronáutico (arts. 79/84) dice la función de los comandantes, y que el comandante es el responsable del vuelo.

Por otro lado, dijo que no se podían bajar los voice recorder por impedimento gremial; que no se puede controlar la cabina, se guiaba por lo que le decían o se enteraba. Que el declarante tomaba inspecciones, a Weigel le tomó 2 inspecciones, y si bien no era su función específica, colaboraba cuando había alta demanda; que también lo hacían los instructores, y esto lo dice el MOV.

Dijo que no había ninguna prohibición de que se le informara algún acto especial, y así pasó con el tema de alcoholismo aunque se trataba de su amigo.

Que respecto a haber tenido algún dato negativo de Weigel o Etcheverry antes del accidente, indicó que nunca nadie le avisó ni notificó, nunca sospechó, y cuando voló con ellos cumplieron con todo. Que si hubiera tenido información de alguna actitud riesgosa, hubiera hablado con su gerente

para que se tomen las sanciones requeridas, por ejemplo si sospechaba que iba a violar cabina estéril o intentar despegar con alarma sonando.

Señaló que a su juicio, el sistema de LAPA era riguroso, y la prueba de ello son los pilotos que pasaron por el juicio, que vuelan en otros lugares; que la persecución del seguimiento de Weigel demuestra lo que se lo siguió en la instrucción; que por ser exigente tuvo que esperar a una segunda instancia. Que está muy conforme con los instructores, agregando que recibieron quejas de que eran muy exigentes, pero la actividad es así.

Se le preguntó si, ya que no se puede oír el CVR por impedimento gremial, hay otro sistema para saber si respetan cabina estéril, y respondió que no hay otro sistema. Que no lo permiten los gremios porque no quieren que les graben lo que dicen o lo que hacen. Que si no pasa algo no hay forma de enterarse, y esto sucede en todo el mundo.

También dijo que cuando era jefe de línea volaba en la línea; y que cuando se fue Diehl, primero hubo un comité (Chionetti, Rubino, Novo, y De Mársico) que no sabe quién lo eligió, pero esto perduró pocos días después del accidente, como 15 o 20 días después.

Respecto a su responsabilidad “proponiendo a los pilotos para ascensos”, reiteró que esto es a través de los instructores.

Sobre que “conocía la deuda vacacional”, dijo que era el atraso de un grupo de pilotos de vieja data no perteneciente a la gestión de ese momento, hasta de difícil comprobación. Que había dos posturas; la de RRHH, por Paredes, que decía que se vencía a los 2 años, y Diehl que no la reconocía y aceptaba las deudas que tenían los pilotos de otra gestión. Que había discusiones por eso y tenía razón Paredes, porque la Ley de Contrato de Trabajo dice que caducan a los 2 años. Y los pilotos se tomaban las vacaciones para no perderselas; decían que eran del otro año por la supuesta deuda de años atrás, pero en realidad deberían haber asentado que se tomaron las de esos años y no las anteriores. Que es un tema gremial en todo el mundo y sólo en Argentina se dan 40 días de vacaciones. Que depende del lugar del mundo donde vaya es que esté vencido o no; que no deberíamos permitir que otros pilotos del mundo que tienen menos días de vacaciones vuelen acá porque afectan la seguridad de vuelo, y vuelan el mismo espacio aéreo. Que no está

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

relacionado con la seguridad pues en ningún lugar del mundo se dan tantos días, por eso no afecta la seguridad, es por el gremio que se dan más vacaciones. Que si viene un piloto extranjero estaría vencido, pues se tomó menos días que los que le hubieran correspondido aquí.

Agregó que Weigel se tomó 60 días de vacaciones en 11 meses, entre junio/julio y abril del otro año; y Etcheverry tenía 7 u 8 meses de compañía, y en septiembre tenía vacaciones, señalando que está comprobado este tema de que no hay fatiga de vuelo.

Acerca de que las “fallas de esa noche eran las mismas de instrucción con las observaciones de los instructores”, dijo que esto es falso; que la falla de esa noche no era repetida del proceso de instrucción de B 737, ya que nunca fueron observados por cabina estéril, no setear flaps, take off, o intentar reconfiguración del avión en carrera de despegue. Que estas cosas Weigel y Etcheverry las conocían a la perfección, por lo que desmiente categóricamente que se repitieron las mismas fallas esa noche.

En cuanto a ser “omisivo o negligente”, dijo que no sabe qué omitió o hizo en forma negligente, ya que obró de acuerdo NESTAR 2.4.2.1 y MOV 2-3.

Respecto a “programaciones”, señaló que ya explicó la pauta y política de pautas para asignar las tripulaciones; que su función era informar las pautas a las tripulaciones, que venían de la política de Diehl, que tenía 27 años de Aerolíneas Argentinas, donde tenían esa misma pauta y está significada en el MOV capítulo 11.

Manifestó que, en síntesis, Weigel ingresó en LAPA en 1990, fue habilitado como piloto de B 737 en julio de 1996, cuando el Gerente de instrucción era García y los instructores que de él dependían le otorgaron esa función. Que poco después se fue De Víctor, llegó Diehl y en noviembre de 1996 continúa el proceso de instrucción de Weigel, que volaba con instructores hasta adaptarse bien a la nave y como copiloto en la línea. Que en noviembre de 1996 cambia; que la primera opción es dirigida a él, donde

USO OFICIAL

sólo tuvo que firmar Weigel; fue en la era de Diehl, que la opción es pública, se publica y todo el mundo tenía acceso a presentarse.

Agregó que cuando el declarante ingresó como jefe de línea, comenzó con las reuniones de instructores y Weigel venía bien; que se sugiere controlarlo y va Bruggia para chequearlo, para no retenerlo más, y esa inspección le salió negativa para la liberación a comandante, y continuó de copiloto un año porque lo dice el MOV; tenía S- y no le dio bajo estándar. Que Weigel siguió ese año y volvió a optar (tenía otra opción anterior cuando se fueron de SAAB), y la de marzo de 1998 es aceptada por instructores. Y finalmente es liberado en reunión de instructores presentes. Que en todo este proceso de Weigel, no escuchó nunca de los instructores que dieran un informe negativo, salvo el de Bruggia, y no había nada adicional ni verbal que alertara de un mal proceder de Weigel.

Sostuvo que Weigel y Etcheverry conocían qué era la cabina estéril, conocían alarma de configuración, sabían que hay que poner flaps 5, que tenían que hacer listas de chequeo, sabían que tenían que abortar; que no hay falta de capacitación ni falta de instrucción; que no hay falta de conocimiento o de instrucción, es violación a los mandatos, y de los procedimientos que perfectamente conocían. Y agregó que también se equivocó al intentar reacomodar el avión en la carrera de despegue en lugar de abortar. Que por eso todos los que declararon no se explican cómo hizo eso, y parece una faz psicológica.

Se le preguntó si en casos de despistes, en estadísticas, sonó la alarma, y respondió que en algunos casos suena y en otros no, que hay variados casos, y el de LAPA no es el único, y que no hay muchas certezas y es una incógnita el por qué en los otros casos se desobedeció la alarma.

Respecto a las declaraciones de los testigos Chara y Antolín, a quienes la fiscalía le preguntó a Chara por los 3 S- y a Antolín el tema del fuego y del tobogán, manifestó que siempre la fiscalía y querella parecen no conocer la reglamentación, que el fiscal cubre las falencias de instrucción y no es objetivo y él tiene la impresión de que quiere demostrar que tiene razón, y no que se quiere buscar la verdad.

F- NORA SILVINA ARZENO

Se le recibió declaración indagatoria a Nora Silvina Arzeno, quien se encontraba a cargo de la Gerencia de Recursos Humanos de LAPA al momento del accidente investigado en autos.

Refirió que luego de haber escuchado las imputaciones que se le efectúan, quería formular diversas aclaraciones.

Dijo que en su rol funcional, se reportaba a la Dirección General, y se vinculaba con Gerencias pares, como la de Operaciones, Mantenimiento, Servicios al Pasajero, Administración y Finanzas.

Que la Gerencia de Recursos Humanos tenía una gestión administrativa, y a su cargo tres divisiones: la de administración de personal (liquidación de haberes, contribuciones, viáticos, obra social, subsidios a empleados, etc.); la de empleos (colaboraba con todas las gerencias en la búsqueda de personal, profesionalizando los procesos para incorporar personal, sin tener la última palabra en la incorporación) y capacitación, con un volumen de actividades importante -1.400 empleados al día del accidente-, efectuando toda la logística para los cursos de pilotos y recurrents, con los cronogramas de ocupación de salas, materiales para los mismos, coffee break, asistencia pedagógica en cuanto a las metodologías más adecuadas para los instructores, con quienes esa gerencia tenía una relación fluida; y por último la de relaciones laborales (planteos de las cinco asociaciones sindicales, cada una con una problemática particular -pilotos, personal de tierra, técnicos, personal superior-).

Que la Gerencia a su cargo (que llegó a tener un equipo de 14 ó 16 personas), informaba, asistía y asesoraba a un jefe cuando había problemas, pero no tomaba decisiones directas en cuanto a sanciones disciplinarias, por ejemplo, ya que cada gerente -que eran pares- manejaba sus equipos, por lo cual su rol era limitado.

En cuanto a la imputación que se le formula de ser responsable de la inhabilitación que pesaba sobre Weigel por no haber completado el

recurrent de CRM, dijo que el argumento era doblemente falso: primero porque no era su responsabilidad, y segundo porque Weigel no estaba vencido en su curso.

Manifestó que no asiste razón al Sr. Fiscal cuando acusa a la Gerencia a su cargo de ser el responsable del dictado de los cursos de CRM. Que tanto el Sr. Fiscal como la Querella utilizan para dar sustento a ese argumento, lo dispuesto en el art. 13 del Manual de Operaciones que no está vigente, que fuera secuestrado al Comandante Borzani. De cualquier modo, adujo que en ninguna parte de ese art. 13, surge que es responsabilidad de Recursos Humanos el dictado de los cursos. Que el art. 13.1.2. no hace mención a que Recursos Humanos sea el responsable del CRM. Que en 1998 había once instructores en CRM, de los cuales sólo dos eran licenciados en Ciencias de la Educación (uno era ella), lo que no quiere decir que ella fuera la que decidía. Que entre los instructores había mecánicos, pilotos, despachantes operativos, y que eran más de los previstos por la ley. Que dentro de la reglamentación aeronáutica, la responsabilidad para dar una instrucción técnica está habilitada por una patente. Que la resolución Nro. 117/97 señala los requisitos para ser instructor de CRM, existiendo dos grupos: los técnicos - instructores titulares-, que obligatoriamente debían estar formados dentro de la empresa, y era un piloto cada 150 pilotos, y el resto (con estudios terciarios relacionados con las ciencias de la educación), eran auxiliares de aquéllos, y los asistían, pero no podían dictar en soledad estos cursos técnicos.

Manifestó que Valerio Diehl hacía tiempo que estaba interesado en que LAPA desarrollara los cursos de CRM, conocía gente que trabajaba en ese tema, y quería que Recursos Humanos participara en el proyecto.

Que cuando se ofrece el primer curso a las empresas vacantes, Diehl le preguntó si le interesaba a Randan y a Rastelli -licenciado en educación- y junto con Chionetti comenzaron el proceso formativo durante un año, en que se reunían semanal o quincenalmente con Leymann Patt, y se iba preparando el curso que se iba a dictar en la compañía, hasta que se diseñó, no siendo ella instructora de CRM sino asistente en la organización de los cursos, brindando apoyo logístico.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Dijo que tampoco es cierto que en el centro de capacitación de LAPA hubiera archivos en los que constaba la gente que había asistido a los cursos; que si bien se tomaba asistencia, el tener un legajo con comprobantes de las personas que habían asistido, no significaba que, si lo tenían vencido, fuera responsabilidad de la gerencia determinar si podían salir a volar o no.

Respecto a este tema, dijo que el archivo es obligatorio desde enero de 2000, por una normativa de septiembre de 1999, pero al momento del accidente no era obligatorio y no era su responsabilidad señalar quién debía hacer el curso a futuro.

Se refirió luego detalladamente a las disposiciones de la Fuerza Aérea referidas al CRM, por las cuales llegó a la conclusión de que Weigel no tenía vencido su curso.

En primer lugar, dijo que la Disp. Nro. 37/97 era la que brindaba el marco conceptual, haciendo un paradigma general del programa, su historia, y un introito en el cual se comunica que va a ser obligatorio tener un instructor de CRM.

Respecto a la Disp. Nro. 117/97, dijo que es reglamentaria, muy importante, ya que prescribe todo con lujo de detalles, que es exhaustiva, determina el calendario de implementación, describe el tema central, habla del certificado de competencia a los instructores, de los diversos módulos y de los elementos del programa completo.

Describió que en su Apartado 3, establece tres complementos de CRM: curso inicial, recurrent –seminario recurrential anual- y lost –simulador- con su instructor de vuelo, en el que se filma y luego analiza la actuación del alumno.

Detalló que en el punto 5, referido al calendario de implementación, se menciona como primer hito el 31/12/97 para la presentación de programas; en el punto b), se advierte que ninguna empresa podrá emplear cockpit (comandante) después del 31/12/98, si no efectuó el curso inicial de CRM; en el punto c), que ninguna podría emplear cockpit sin

USO OFICIAL

programa completo de CRM después del 31/12/99 (con recurrent y lost), y que ese piloto estaría inhabilitado para volar a partir del 1/1/2000.

Aquí señaló que el accidente investigado se produjo antes de esa fecha, por lo cual, a su criterio, Weigel no lo tenía vencido.

Luego, se refirió a la Disp. Nro. 181/98, que surge en el marco de implementación de un programa educativo que se iniciaba, en el que la Fuerza Aérea, que estaba en seguimiento permanente del programa, estaba al tanto que las empresas no estaban pudiendo cumplir a tiempo (al 31/12/98) con los programas, lo que es parte de sus fundamentos. Que esta norma, en su inciso 1), dispone prorrogar hasta el 31/12/99 los términos establecidos en las disposiciones Nros. 37 y 117. El plazo se corre en todos los cursos hasta esa fecha, para el transporte aéreo regular y no regular, por lo que la Disp. Nro. 117 pierde vigencia a partir del dictado de la Disp. Nro. 181 que prorrogalos plazos.

Manifiesta entonces Arzeno que Weigel no solamente no tenía vencido el CRM, sino que tenía entrenamiento adicional por la reglamentación vigente al momento del accidente.

Agregó que al 31/12/97, LAPA presentó los programas a través de Chionetti, y éstos fueron aprobados por la autoridad competente; que en julio de 1998 los instructores se habían graduado; que en 1998 tenían que dictar el curso inicial, y los días 4 y 5 de agosto de ese año, Weigel lo hizo, habiendo completado su curso al 31/12/98; que tenía hasta el 31/12/99 para completar el recurrent y el lost; por lo cual, hasta el momento del accidente Weigel estaba habilitado para poder volar.

Sostuvo que luego de haber sido sobreseída en autos, se agregó el tema del vencimiento del CRM de Weigel para volver a involucrarla a ella en la causa.

Dijo que el Fiscal se equivoca porque no menciona la Disposición Nro. 181, y sólo se refiere a la Nro. 117; y entonces cuando argumenta que si Weigel ya había hecho el curso inicial, debería haber hecho el recurrent ese año y no esperar al año siguiente, y que eso tuvo incidencia en el accidente.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

En cuanto al argumento de las querellas, expuso Arzeno que agregan una complicación adicional: que deberían haber transcurrido 365 días entre el curso inicial y el recurrent; y que la Disp. Nro. 181 se refería solamente a vuelos no regulares. Pero sostiene la dicente que esta última abarcaba a todos los vuelos, y que en ningún lugar dice que tiene que haber 365 días entre uno y otro, sino simplemente “hasta” tal día, no entre uno y otro; que marca una fecha tope y nada más. Recordó también que el punto 5 de la Disp. Nro. 117 decía “hasta” el 31/12/98.

Adujo que las querellas se basan también en las declaraciones testimoniales de algunos instructores, que mencionaron que los pilotos debían hacer el simulador cada 365 días, pero cuando lo hacen, es respondiendo a otra pregunta, por lo cual considera que arman falsas construcciones y forzadas conclusiones para decir que Weigel se encontraba veintiséis días vencido en su recurrent anual. Que lo mismo hizo el Sr. Fiscal citando el informe pericial de Jorge Prelucker.

Sostuvo Arzeno que después de esa pericia, el Juez instructor hizo reuniones para que los peritos de parte y los oficiales se pusieran de acuerdo ante las distintas conclusiones. Que fue entonces cuando Eduardo Lafitz concluyó que la Disp. Nro. 117 no especifica el lapso que debe haber entre curso inicial y recurrent, y que la Disp. Nro. 181 sólo había prorrogado los seminarios de CRM a los pilotos, acordando los peritos que LAPA había dictado los cursos correctamente. En este punto, Arzeno dijo que algunos de ellos, al dictarse esta última disposición, tenían más instrucción que la requerida a esa fecha, como en el caso de Weigel, que había cumplido dieciséis horas de curso inicial, lo que significa que realizó cuatro horas más que las reglamentarias.

También mencionó la respuesta del perito Dellepiane en el punto 6 de fs. 9077, cuando afirma que la no realización del recurrent lo inhabilitaba desde el 1/1/2000, convalidando entonces el plazo de las licencias de Weigel.

USO OFICIAL

En cuanto a la otra acusación que se le formula, acerca de su responsabilidad en el control estricto del descanso y vacaciones que les correspondían a los pilotos, Arzeno dijo que no entendía por qué se ponía sobre su persona ese rol, ya que el procedimiento en LAPA consistía en que el empleado solicitaba sus vacaciones a su jefe directo, éste las autorizaba, o no, y en el primer caso enviaba el parte vacacional o solicitud a la gerencia de Recursos Humanos a su cargo, donde se chequeaba que estuviera autorizada, que tuviera ese saldo pendiente de goce, y si estaba todo bien, se liquidaban dos conceptos: el anticipo de vacaciones y el plus vacacional, porcentaje diferente de ese plazo.

Agregó que cuando ella ingresó a LAPA, hacía seis años que Weigel era comandante de la empresa. Que había una deuda vacacional que era conocida por toda la compañía, y decidieron -en un nivel superior al de ella- implementar un plan para resolverlo y otorgarlas.

Dijo que Weigel había gozado de 45 días de vacaciones, en la segunda mitad del 98 y en abril de 1999 y también de tres días, antes del vuelo del accidente. Por otra parte señaló que hubo pericias en la causa que descartaron la conexión entre la fatiga del piloto y la causa del accidente.

Respecto a otro de los argumentos del Fiscal, referido a su participación en reuniones diarias y semanales en la empresa, quiso aclarar que Recursos Humanos no participaba en las diarias, pero sí en las semanales con la Presidencia. Dijo que de cualquier modo, el hecho de tomar conocimiento de los avatares de la empresa en dichas reuniones, no le daba a la dicente poder de acción ya que, por ejemplo, su gerencia no podía permitir ni prohibir que los pilotos volaran, ya que el tema del permiso o habilitación aeronáutica era eminentemente técnico.

En otra jornada de la audiencia de debate, Arzeno quiso realizar aclaraciones relativas a la declaración de la testigo María Alejandra Buosi.

En cuanto al otorgamiento de vacaciones, dijo que el parte de vacaciones llegaba firmado por el jefe, como refirió Buosi en su declaración en la instrucción y como dijeron Diehl y Chionetti. Aclaró que la firma del jefe es absolutamente necesaria.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Destacó que si había un parte sin firma era solo por error, y que a la testigo se le exhibió un parte de Bulla donde está señalado que se anulan porque no están autorizadas.

Que para conceder o cancelar vacaciones, se podía mandar una nota a Recursos Humanos por falta de tiempo para realizar el parte.

Que la nota de diciembre de 1998 por una cancelación de vuelos charters era para que gocen de vacaciones en enero de 1999. Que el parte después se envió porque es el comprobante del plus de vacaciones.

Que como ejemplos de cancelación de vacaciones están Burello y Argimon y que están firmadas por el comandante Borsani.

Respecto a la reconstrucción de información por las vacaciones, refirió que cuando ella ingresó a la empresa había un déficit y que se quiso reconstruir esa información, pero fue un esfuerzo que nunca se llevó con una coherencia total, y se hizo con Operaciones y Recursos Humanos.

Que la Gerencia de Recursos Humanos recibía la actividad realizada con posterioridad, y que los pilotos cobraban la actividad uno o dos meses después. Que por eso había veces que no se habían tomado las vacaciones y se anulaba el plus vacacional, por ejemplo, Alejandro Paredes pidió partes de Badesich, de Amigo, etc.

Que la testigo Buosi habló del informe preventivo, donde advertía qué pilotos podían irse de vacaciones en el futuro, pero que jamás existió tal informe, dice que Buosi lo hacía por iniciativa propia, que a ella nunca le presentó un informe de esas características, y por lo que ella dice no había ningún saldo pendiente.

Finalmente, señaló, en cuanto al saldo de vacaciones de los partes, que ella no los confeccionaba, aclaró que eso ya venía inscripto en el parte cuando llegaba a Recursos Humanos y que también Bousi dijo que ella no los confeccionaba.

Que en la etapa de instrucción, Bousi dijo que ella no controlaba los vencimientos de licencias de los pilotos.

USO OFICIAL

En otra instancia del debate, amplió nuevamente su indagatoria.

Arzeno refirió que Nóblega dependía de Rastelli; que ella era analista de empleos y asistía a los distintos sectores de la compañía en las vacantes de todas las aéreas de la compañía.

En cuanto a las herramientas para el reclutamiento de pilotos, dijo que se decidía un medio de búsqueda –avisos, etc.-, con requisitos que los definía el área técnica que pedía el requerimiento. Entre ellos se mencionaba tener el psicofísico al día. Que cuando llegaban los CV (currículum vital), a los pilotos elegidos el área de Operaciones les tomaba examen teórico e ICANA el examen de inglés. Que a las entrevistas iba gente de Operaciones y de Recursos Humanos.

Manifestó que Nóblega tomaba unos test que aportan un dato más, no eran aptitudinales, y descansaban en los del INMAE; que también se hacía una visita a la casa del candidato y se pedían antecedentes en los trabajos anteriores de manera formal; y también se hacía un parte médico.

Agregó que ninguno de estos pasos es obligatorio o mandatorio para la empresa; que se hacían para tener mayor información y ese era el proceso para todas las áreas, no sólo para los pilotos.

Que luego los pilotos iban a simulador, tenían vuelos de instrucción y al mes le mandaban la ficha de seguimiento de desempeño; señalando que esta ficha está incluso el legajo de Etcheverry, con calificación de varios ítems.

Que la decisión de incorporación la tomaba el área a cargo de ese empleado, que puede ser Operaciones en el caso de área técnica.

Respecto al departamento médico, donde estaba el Dr. Gulo, dijo que dependía de RRHH, y hacía las derivaciones, mencionando que a ella le llegaron comentarios de algunos casos: el de Avancini, el de otro que estaba deprimido luego de problemas en el simulador, y otro por alcoholismo, todos los cuales se retiraron de la compañía. Que Gulo mantenía una entrevista con ellos y lo derivaba al psicólogo aeronáutico externo (Dr. Modesto Alonso).

Acerca del caso de Weigel, dijo que la testigo Nóblega dejó en claro que Operaciones enviaba la persona al área. Manifestó que cuando ella llegó a la empresa, Weigel ya era comandante de SAAB. Que si bien primero

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

se era copiloto y luego comandante para cada tipo de aeronave, el convenio colectivo de trabajo, preveía en art. 3.1.8 que una vez que tenían jerarquía de comandante ésta no se perdía. Que se respeta desde lo protocolar; él llevaba cuatro tiras y sería llamado comandante, y en la liquidación de sueldos cobraba más como comandante de SAAB que como copiloto de B737. Que los comandantes -como regla general- no hacían ningún proceso en el área de empleos.

Indicó que cuando tenían esos cambios de función (de copiloto a comandante), se decidió a principios de 1999 que el área intervenía haciendo la entrevista Nóbrega, y en el caso de Weigel, cuando pasó en diciembre de 1998 de comandante de Saab a comandante de B 737, no pasó por RRHH porque no era un requisito que los comandantes tuvieran una charla con ella.

Manifestó que en los recibos de sueldo, siendo Weigel copiloto de B 737, seguía cobrando como comandante de SAAB. Que una vez en Aeroparque, Weigel le mencionó a Alejandro Paredes -no en buenos términos- que le tenían que cambiar el salario porque volaba como comandante de B 737, y esto el nombrado se lo comentó a ella, y ella a su vez a Diehl. Que Operaciones mandaba una nota cuando cambiaba una persona de cargo, y a posteriori, en el legajo de Weigel, está la nota indicando que cambió de función.

Que el origen de esa deuda es que se fue acumulando de a poco, se fue sumando en el tiempo por diferentes factores.

En una de las últimas jornadas del debate, Arzeno quiso ampliar su declaración acerca de la imputación concreta que se le hace de la doble inhabilitación de Weigel.

Se refirió a las dos notas presentadas el 12/8/96 y el 16/9/96, dirigidas de su parte a Diehl, manifestando que no las recuerda, que son de hace 13 años y no puede afirmar que son notas enviadas por ella, pero de todos modos quiere aclarar los términos.

USO OFICIAL

Recordó que ingresó en LAPA en mayo de 1996, que todos eran nuevos en la compañía, y todos los gerentes que reportaban a Boyd eran nuevos, aclarando que Diehl ingresó a mediados de julio. Que tenían la línea de reporte renovada, la gente no se conocía y no estaba claro qué hacía cada uno en el ingreso de la compañía, que éste era el escenario.

Mencionó que Boyd en su declaración dijo que el año 1996 fue de toma de decisión y reclutamiento del equipo, y la compañía seguía funcionando. Que RRHH seguía con sueldos, viáticos, buscando gente, y tenían relaciones con los gremios.

Que ubica las notas en ese momento, cuando nadie sabía las funciones a desempeñar; que sí se sabe el rol que tienen que cumplir pero no se prevee qué va a hacer cada persona.

Que hay títulos y búsqueda de personal; que no quiere decir que nadie está sobre esos títulos y está encima de todo eso; que RRHH tiene parte específica y determinada de cada una de las funciones. Que por ejemplo Paredes con los viáticos, recibía nota del área y procedía a la liquidación de viáticos, y lo mismo con adelantos de sueldo, y esto lo organizaba el gerente de cada sector.

Acercó de otros procedimientos mencionados en esta nota, dijo que se habla de que Paredes está con el tema vacaciones, cuando él ya explicó que no otorgaba las vacaciones, sino que cumplía con su parte específica de RRHH. Que en MOV está explicitado el rol de RRHH en el procedimiento de vacaciones, en el punto 3.6.3. Que el gerente del sector otorga vacaciones y lo envía a RRHH para que tome conocimiento.

Manifestó que cuando Borsani leyó esta nota, mencionó las promociones que aparecen en Empleos y Capacitación y promociones por cambios de categoría, y deslizó que seguro que Diehl conversó con Arzeno sobre la promoción de Weigel.

Sobre esto, reiteró que Diehl ya dijo que no dio participación a RRHH por el ascenso de Weigel, y quiere clarificar que nadie en RRHH participó en los ascensos del comandante Weigel. Que se enteraron de la promoción de Weigel por el reclamo salarial. Agregó que las promociones o

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

cambios de máquina están en el MOV, lo mismo que vacaciones, en el Capítulo 11 del MOV, y no se menciona la participación de RRHH.

Refirió que Diehl dijo que no enviaba a los comandantes a hacer preocupacionales, y que no mandó a Weigel ni a Chionetti porque se enojarían o no correspondería.

Mencionó que RRHH no toma la decisión sobre el ascenso, sino que aporta información adicional a la persona que toma la decisión del ascenso.

También y si bien no es su imputación, quiso aclarar que Borsani habló de la decisión de incorporación de Etcheverry a la empresa, que no la hizo RRHH, ya que es potestad de su jefe de área, y esto le fue marcado e instruido por su propio jefe. Que RRHH tuvo intervención con entrevistas como se hizo con todos los empleados de la compañía, pero no se verificaban en RRHH los antecedentes aeronáuticos.

Señaló que Diehl en su indagatoria del 21/6/00 dijo que RRHH no podía ni imponer ni vetar a un piloto, y que la decisión es siempre en el área. Que ni ella ni RRHH tenían la decisión para ingresar a empleados.

G- DAMIAN CARLOS PETERSON

Que a fs. 13.454/13.713 y fs. 19.538/19.543, obra la declaración indagatoria -y su ampliación- prestada en instrucción por Damián Carlos Peterson, las cuales fueran leídas durante el debate por haberse negado a hacerlo en esta instancia.

En el primero de los descargos, el imputado refirió ser totalmente ajeno a los hechos imputados en la presente causa, refiriendo que nunca obró con negligencia ni como funcionario público ni como piloto. Luego de ello, refirió que prestó servicios en el Comando de Regiones Aéreas desde julio de 1997, asumiendo el 5 de septiembre de 1997 como titular de la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas del Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina, cargo que desempeñó hasta diciembre de 1999.

Aportó en esa oportunidad copias certificadas de su diploma del Curso de Instructor de vuelo, certificado de habilitación como primer piloto de B-707, certificado de habilitación de instructor de B-707, y copia simple del “V Curso Básico de Seguridad Operacional de las Aeronaves” y del “V Curso Avanzado de Seguridad Operacional de las Aeronaves”, dictados por la OACI.

Luego de ello, aclaró que cuando asumió el cargo, la Dirección desarrollaba una actividad con una orgánica establecida, con personal de inspectores y en los distintos departamentos, previamente designados, y que su actividad se desarrollaba aplicando la ley 17.285 (Código Aeronáutico), el NESTAR (Normas Establecidas para el Transporte Aéreo Regular) según DENAR 121; el NESTANOR (Normas Establecidas para los servicios de Transporte Aéreo No Regular) según DENAR 119; el RAG 23 (Régimen de otorgamiento de licencias) y el Decreto 671, un sistema de seguridad operacional de acuerdo a lo establecido en la Resolución 329/94 del Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Argentina.

Hizo entrega también de una copia de la regulación interna de su función, un organigrama de funcionamiento de la Dirección y uno de su ubicación dentro del Comando de Regiones Aéreas.

Respecto del Documento 8335-AN/879 -Manual sobre Procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones-, en su edición 1995, refirió que tenía por objeto proporcionar a los Estados y a los explotadores una orientación -y no una disposición- emitida de acuerdo al Convenio de Aviación Civil Internacional y de sus Anexos para que los Estados lo utilizaran como guía o modelo, y que es el Estado quien hace la interpretación de esos documentos, no el declarante ni sus inspectores. Que es facultad del Estado, a través de sus autoridades, dar cierto grado de control positivo; que el manual describe funciones y responsabilidades del Estado y del explotador, y se puede determinar de ahí en adelante a través de los peritos correspondientes cómo debe utilizarse un elemento orientador (el manual), que no es obligatorio sino referencial, y que no establece ni para el Director ni para sus inspectores obligación alguna.

Refirió además que todas las normas que lo guiaban y la seguridad operacional implementada se ajustó, al momento en que asumió su

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

cargo y hasta finalizado el mismo, según los estándares requeridos por la Organización de Aviación Civil Internacional, refiriendo que la Federal Aviation Administration de Estados Unidos ubicaba el sistema argentino -en cuanto al programa de control- en la Categoría 1, aportando a tal fin documentación que así lo acreditaba, e indicando que la categoría es la que indica si los Estados cumplen o no con la O.A.C.I., con un programa que se llamaba International Aviation Safety.

Destacó que en pos de la seguridad operacional, en más de una oportunidad realizó, durante los años de su gestión, diferentes inspecciones de pilotos, de rampas, de base, de rutas y evacuaciones de emergencia, e inspecciones de base de operaciones, cuyo propósito era analizar la tareas que desarrollaban los inspectores, dándoles pautas para su accionar con respecto al trato a los pilotos, distribución de las tareas, escuchando a los usuarios del servicio -pilotos de las distintas empresas y explotadores aéreos en general- y observando los servicios que los explotadores le brindaban a los usuarios. A tal efecto, refirió que el propósito de su participación en las inspecciones cumplía determinados efectos, como ser, poder analizar la tarea que desarrollaban sus inspectores, dándoles pautas para su accionar, ya sea respecto al trato a los pilotos, distribución de tareas, escuchando a los usuarios del servicio, como son los pilotos de las distintas empresas y los explotadores aéreos en general y observando los servicios que estos explotadores le brindaban a los usuarios. Que en esas inspecciones de rampa, ingresó con personal técnico aeronáutico mecánico en aeronaves de gran porte, para que los asista en la profundización de la seguridad operacional en las inspecciones, en cuanto a la presentación de las aeronaves comerciales previo a cumplir un vuelo, preparándolos con cursos de seguridad operacional a través de la OACI. Que dichas inspecciones se efectuaban por muestreo y sin previo aviso y de acuerdo a una guía (que en copia aportó).

Manifestó que entre las innovaciones y por orden de la autoridad aeronáutica, se ordenó la colocación de un teléfono de uso gratuito (0800-

82376) conocido como “Aero”, que fue publicado por información aeronáutica (NOTAM), para que los pilotos pudiesen denunciar de manera personalizada o anónima las anomalías detectadas por ellos, y permitirles intervenir para evitar posibles presiones empresariales, fallas en el sistema de las empresas que pudiesen afectar la seguridad, reclamos de mal desempeño de los funcionarios de la Dirección, tratando de detectar las fallas latentes - como denominan los expertos en CRM-, sin teorizar después de un accidente, sino previamente, con medidas prácticas y tangibles.

En cuanto al control de los tiempos de descanso previstos en el Decreto 671/94, manifestó que en las inspecciones de rampa, de base de operaciones y de ruta se trataba de detectar si no se cumplía lo establecido en ese decreto. Dijo que dichas inspecciones se realizaban con una guía con ítems que debían tener en cuenta los inspectores, y que en el año 1998 no se pudieron detectar infracciones a través de ese sistema, por lo que el 14/5/99 solicitó mediante nota a las empresas aerocomerciales que remitieran entre los días 5 y 20 de cada mes la actividad de vuelo de los tripulantes de vuelo y cabina durante el mes inmediato anterior. Finalmente, consideró que del capítulo 9.2 del Doc. 8335-AN-879, surge que es absoluta responsabilidad del explotador y de los pilotos el cumplimiento del decreto 671. Agregó que en el párrafo final de dicho artículo dice que en el ejercicio de sus funciones, la inspección de la aviación civil no comparte ni restringe la responsabilidad directa del explotador, tanto en lo que atañe a la seguridad como en la observancia de los reglamentos y normas de operación estatales. Aclaró también que, tal como surge del manual referenciado (documento 8335), una inspección no es un allanamiento a la empresa, sino la solución de problemas latentes que en asistencia y preocupación de la autoridad, se refleja en la protección de vidas humanas.

Luego de ello efectuó una reseña acerca de sus antecedentes como piloto y como instructor, tratando de demostrar con ello su entendimiento en las reglas del arte y oficio del vuelo, desarrollada durante 36 años, conforme surge de su legajo personal en la Fuerza Aérea Argentina.

Además, agregó que fue su responsabilidad la designación de los inspectores que acompañaron su gestión durante 1998 y 1999, y que la

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

designación de los mismos se efectuaba conforme a lo que determinaba la resolución 329/94 del Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Argentina, cuya copia certificada adjuntó; y refirió que el jefe del Departamento Inspecciones proponía al Director el posible plantel de inspectores en virtud de sus antecedentes personales y profesionales.

Con respecto a la incorporación de nuevos inspectores, refirió que la fuente de obtención surgía del análisis de las listas de los pilotos que revestían en el edificio Cóndor o en organismos alojados próximos, analizándose las listas, extrayéndose de ellas los que poseían mayor experiencia en la actividad aérea (cantidad de horas de vuelo, tipos de aviones que voló, preferentemente de transporte).

Además, refirió que se les exigía que hayan desempeñado actividad como instructores, se analizaba su trayectoria, su personalidad, su corrección y su disposición para realizar aquellas otras tareas complementarias como ser, a manera de ejemplo, el seguimiento de manuales de operaciones de las empresas, reuniones de estandarización de procedimientos, etc. Dijo que otro criterio que se tenía en cuenta era que no hubieran tenido algún antecedente desfavorable como piloto producido por impericia. Luego de ello, dijo que esos listados eran puestos a su consideración junto con los legajos remitidos por el Jefe del Departamento Inspecciones, y juntos analizaban quiénes podían ser los futuros candidatos, se realizaba una entrevista y, si aceptaban el cargo, se los incorporaba en la nómina final.

Refirió que otra fuente de incorporación eran los nuevos oficiales que, siendo pilotos, se incorporaban a la Dirección, siendo sometidos a la misma exigencia. Asimismo, refirió que él resultaba ser el responsable de la designación y que antes de ello, ponía en conocimiento de sus superiores el acto de dar instrucción a su personal.

En relación a los cursos que recibían los inspectores, manifestó que se realizaban uno por año, previo al inicio de sus actividades para aquéllos que se iniciaban y como refresco de información para los inspectores que ya

estaban ejerciendo esta actividad, de los cuales no se rendía ningún tipo de evaluación, ya que eran meramente informativos. Dijo que las materias que se daban eran el reglamento de licencias, habilitaciones de empresas aéreas, fundamentos legales, habilitación de escuelas, habilitación de escuelas teóricas, documentaciones de O.A.C.I., habilitaciones de empresas, prevención de accidentes, habilitación de servicios de autoprestador de rampa, mercancías peligrosas, entre otras. También manifestó que los cursos se hacían para que los inspectores supieran interpretar el funcionamiento de la Dirección de Habilitaciones y de la División Infracciones, como así también para que conocieran el sistema de registro; agregando que los cursos no estaban referidos a capacidades con los aviones, ya que el inspector era un funcionario público que daba fe de un acto público.

En cuanto a la designación de inspectores en cada inspección, dijo que lo hacía el Jefe del Departamento de Inspecciones, quien tenía un listado de los mismos, y en virtud del tipo de avión que debían inspeccionar en función a la familiarización que tenían con él, a través de una orden de inspección que el declarante aprobaba

Expresó que cada comandante de las líneas aéreas, en el momento de comenzar a dar potencia a sus aviones en la cabecera de pista, se transforma en un funcionario público que debe respetar, conforme al Código Aeronáutico, las responsabilidades que tiene ante el Estado Nacional, cuando afirma con sus actos que se encuentra con condiciones físicas, técnicas, morales, intelectuales y profesionales y que tanto él, como su tripulación, poseen las habilitaciones, los descansos, las vacaciones, los cursos, etc.

Asimismo, que el comandante da fe que sus pasajeros están atados, que el personal de tripulantes de cabina se encuentra ubicado en los puestos determinados por él en el rol de evacuación de la aeronave en los momentos críticos, como lo es el despegue y el aterrizaje .

Por otro lado, Peterson dijo que el control de sus inspectores lo realizaba a través de los trabajos de inspección en conjunto de las inspecciones que realizó el Jefe del Departamento Inspecciones y él. Luego de ello explicó cómo se encontraba constituida la Dirección a su cargo, especificando los nombres de los titulares de cada departamento.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

También refirió que para ser inspector no era necesario haber volado un mínimo de horas o algún tipo de avión determinado, pues el jefe del Departamento Inspección de Vuelo, una vez que incorporó los inspectores para desempeñarse en ese cargo, les asignó los tipos de aeronaves que podría inspeccionar de acuerdo a sus antecedentes profesionales. También destacó que los inspectores realizaban inspecciones de más de ciento cincuenta tipos de aviones en el país y que no se requería haber volado el tipo de avión que se inspeccionaba. No obstante ello, aclaró que en el mejoramiento de la seguridad operacional, aprobó la incorporación de dos inspectores que eran pilotos del B-757, por el conocimiento profundo de la aeronave, pero que ello no era indispensable para una inspección de seguridad operacional.

Luego de ello, refirió que en la empresa LAPA S.A. se inspeccionaban los aviones B-737-200, B737-700, 757 y que sólo los inspectores Cercedo y Túñez estaban habilitados para volar el B-757. También dijo que el Jefe del Departamento de Inspecciones le elevaba una orden de inspección que él debía aprobar, designándolos en virtud del tipo de avión que debían inspeccionar en función a la familiarización que tenían con el avión. Aclaró que "estar familiarizado con el avión" significaba conocerlo, o hacer al menos un curso teórico o leer un manual del avión o haber inspeccionado el avión en otras oportunidades.

En relación al proceso de inspección de un piloto refirió que la empresa enviaba un pedido de inspección -consignando el nombre del piloto- al que se le podía adjuntar el certificado de curso teórico del avión o bien, éste podía ser presentado en el simulador. El Jefe de Inspectores designaba al inspector, hacía la orden de inspección y el inspector designado concurría a la empresa a cobrar los viáticos. El inspector llegaba con los tiempos suficientes como para poder coordinar el briefing, la inspección y el debriefing. Dijo que el briefing era una reunión que hacía el instructor con el inspeccionado más la autoridad aeronáutica, donde se le daban las instrucciones de las maniobras que se le iban a tomar (acordadas previamente con el instructor), se hacían

USO OFICIAL

preguntas de operaciones -que las puede hacer el instructor o el inspector- y le tomaba las emergencias que consideraba necesarias para verificar el grado de conocimiento de las básicas. Asimismo, el inspector indicaba qué perfil de vuelo iban a realizar (que podía ser una práctica de emergencia en el despegue, una falla posterior de V1, una entrada por instrumentos con un motor, virajes, etc.) y cómo iba a dirigirse el proceso de inspección. Refirió que antes o después del briefing, pero siempre antes de la inspección, el inspector le solicitaba al piloto la exhibición del certificado del curso teórico, si es que no lo había presentado al momento de solicitar la inspección, la licencia que sea habilitante para lo que iba a rendir, se verificaba la identidad, y que haya realizado los temas correspondientes en el simulador previo a la inspección. Que el inspector puede dejar librado a que el patrón lo efectúe el instructor o puede dirigir al instructor respecto a algunas fallas que considere deseables, en base al análisis de la carpeta donde constan los temas realizados en ese simulador y que el inspector considere necesario recalcar o verificar durante el acto de la habilitación.

Luego de ello, relató, se llevaba a cabo la inspección en el simulador con una planilla, verificándose que el piloto cumpliera con las maniobras que le indicó él del perfil que se había elegido previamente, tildando en la planilla dichas maniobras en el rubro simulador. Una vez que tildó todo, hace las observaciones y comentarios pertinentes, en su caso, colocando en el sector "standard", si cumplía con el standard o muy buen vuelo o demostró buena coordinación, es decir, en qué se destaca o en qué debe mejorar, debiéndose consignar el resultado de la evaluación (aprobó o no aprobó, y qué tipo de habilitación le corresponde); que lo que ahí se vuelca es una recomendación, porque si está mal, no aprueba -por ejemplo si durante una aproximación bajó de los mínimos-; luego de lo cual se realizaba el debriefing. Refirió que una vez aprobado el simulador, se esperaba el requerimiento de la empresa para inspeccionarlo en vuelo, circunstancia en la cual el piloto debía exhibir el examen psicofísico, en caso de que no lo haya exhibido en el simulador, lo que debía ser colocado en el ítem de observaciones de la planilla. Dijo que previo a la inspección en vuelo, la empresa debía darle las horas de instrucción que el plan de instrucción

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

USO OFICIAL

indicara, sin que el inspector chequeara que se haya dado cumplimiento con esa instrucción. Luego de ello, se realizaba el vuelo en el tiempo establecido en el plan de instrucción, se hacían una serie de maniobras preestablecidas antes de la puesta en marcha entre el instructor y el inspector. Que en caso de que la habilitación fuera para piloto, vuela como copiloto su instructor. Dijo que una vez que terminaba el vuelo se hacía la reunión, donde se dialogaba referente a él, el inspector llenaba un formulario, tildaba las maniobras ejecutadas, algunas que eran obligatorias, hacía observaciones y comentarios, en su caso, y lo habilitaba aprobándolo e indicando para qué función. Refirió que dicha habilitación era provisoria de sesenta días, hasta que se terminaran los trámites administrativos en la Fuerza Aérea. Transcurrido dicho plazo, si el piloto había cumplido con todos los requisitos administrativos del RPA 01, pagaba los sellados correspondientes y una vez finalizados los trámites dentro del departamento Habilitaciones, llevaban su nueva habilitación para la firma del Director de la D.H.A.

También manifestó que cuando él extendía la licencia y llegaba el formulario RTA tenía que constatar que todo estuviera completo y certificado y haber pasado por las distintas dependencias comprobándose que se hubieran completado todos los requisitos y los cursos que el piloto debía realizar.

Por último refirió que durante una inspección no se analizaban los antecedentes del candidato, como así tampoco el cumplimiento del Decreto 671/94, que se controlaba de otra manera, ya que si a un tripulante no se le habían otorgado las vacaciones reglamentarias es una falta de la empresa y del piloto, ya que antes de éste dar motor, está diciendo que tiene todas las condiciones cumplidas como funcionario y, de detectarlo la autoridad aeronáutica suspendería el vuelo, quien lo controla en base de operaciones, por muestreo.

Respecto del accidente investigado, sostuvo que cree que se trató de una indisciplina total de vuelo, con personal en cabina, sin cabina

estéril, sin mantener Weigel el orden que le corresponde como comandante de aeronave y efectuar la acción correctiva inmediata con una señal audible.

También señaló que las empresas no comunican a la Fuerza Aérea cuando sancionan a un piloto, que eso debe estar en el legajo del causante, y que no es área de su competencia la indisciplina en vuelo.

Manifestó que las anomalías detectadas en una inspección de una empresa, si son atentatorias de la seguridad deberá intimárselo inmediatamente a su corrección; las otras se analizan de acuerdo a la magnitud de lo que implique y la posibilidad de llevarla cabo; que la idea no es detectar las fallas para sancionarlos sino para que se solucionen en un futuro prudente. Que cuando a la acción correctiva se le coloca la fecha, es el plazo que se le da para que solucione una discrepancia.

En el segundo de los descargos efectuados en autos, luego de ponerse en conocimiento del imputado las nuevas pruebas existentes en su contra, Peterson hizo uso de su derecho a negarse a declarar.

En el transcurso del debate, y luego de que prestara declaración testimonial el perito Velasco, el imputado Peterson quiso ampliar sus dichos, para efectuar aclaraciones ante las observaciones que el nombrado efectuara.

Respecto al aspecto técnico del recurrent o vuelo que realizó el comandante Weigel con Bruggia, sobre el cual el perito manifestara que Weigel era lento y lo relacionó con el accidente, aduciendo que debería haber sido más rápido en aplicar reversores, señaló el imputado que en este punto tendría que analizar si tendría que haber utilizado reversores o no, ya que hasta los 80 nudos podía aplicar reversores para frenar; pero cuando le dice “V1” (al escuchar el cassette), se le informa desde la torre que no se puede quedar en la pista y, como en el cockpit iban tan desatentos, Weigel nunca supo que no tenía flaps, entonces el perito no puede decir que aplique algo que no tenía que haber aplicado (los reversores, ya que después de V 2 no se aplican).

En cuanto a lo que dijo el perito de que el gremio debía dar un cursillo, señaló Peterson que nadie, excepto la empresa, puede dar ningún tipo de cursillos. Que antes incluso no era gremio, era APLA, una asociación de pilotos, y es gremio hace un año aproximadamente. Que cada empresa, por ejemplo Austral, tenía su gremio y otras empresas no se integraban a APLA,

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

por eso las empresas no pueden mandar a su gente a las asociaciones a hacer cursillos.

Que Velasco (no estando en un vuelo) emite opinión sobre las autoridades delegadas, instructores reconocidos, jefes de línea y de operaciones, quienes tienen autoridad total de lo que están haciendo, y por eso no puede decir “yo lo hubiese mandado a hacer un cursillo”.

En cuanto a lo que Velasco dijo acerca de que la OACI recomienda, señaló que la empresa se rige por reglamentación nacional y no por la OACI, la cual se tiene en cuenta cuando se cruza otro Estado; que no se puede descreer de la autoridad nacional, y si hay dudas de reglamentación, hay que aclararlas con la autoridad aeronáutica, que es el Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico.

Sobre los legajos, dijo que los de la empresa deben estar foliados por la autoridad aeronáutica y así estaban cuando fueron entregados al juzgado en su momento. Que ahora están mezclados los papeles que corresponden a los legajos de la Fuerza Aérea con los de la empresa, y faltan folios de los primeros que aparecen en el legajo de la empresa. Agregó que él se quedó con una copia de lo que entregó.

Que si el piloto satisface o no, en la calificación puesta por el instructor es lo que rigió siempre y lo habilita o no; y la Dirección de Habilitaciones entrega un documento y se lo da por válido con la “S” del instructor o inspector y no se verifican las observaciones sino la calificación final.

Que Velasco habla de un sistema de habilitación ineficiente, con cosas veladas y latentes, y parece que desconoce que el CRM lo puso la autoridad aeronáutica. Que tiene un desconocimiento integral del área, y no conoce la reglamentación nacional.

Por otro lado, manifestó que Helmreich hablaba en inglés y no conocía las leyes nacionales.

USO OFICIAL

Agregó que Velasco tendría que conocer la autoridad aeronáutica; que hay un director que es el Comandante de regiones aéreas, y abarca el Estado Nacional, pero para la OACI, la autoridad es el director de aviación civil, y las autoridades aeronáuticas están abajo de eso.

Que además del Anexo 6 que indica que le corresponde, hay otros anexos que se refieren a las responsabilidades de cada uno, y tal es así que el Código Aeronáutico señala que el mismo comandante de la aeronave es la autoridad aeronáutica, y es la empresa quien lo enviste para estar en ese lugar. Que la Fuerza Aérea lo habilita como piloto o copiloto, y comandante lo hace la empresa porque la representa.

Manifestó que Velasco no conoce la reglamentación aeronáutica, ni el organigrama, quién notifica, y no puede asesorar al Ministerio Público si él no está asesorado; que se guía por el “gurú” Helmreich o por los intereses de Piñeyro.

Refirió que Velasco ha sido una buena persona, un buen profesional, que tiene 23.000 horas de vuelo, es serio, pero está quedado en el tiempo; que se retiró en 1993, y en ese año empieza el ROATAC.

Agregó que en su dictamen utiliza palabras que no son de su dominio; que en ningún documento del Estado Nacional existe la palabra “excelencia”; que confunde entrenamiento con inspección. Acotó respecto a esto que para el registro de conducir no se pide excelencia, sólo se tiene que aprobar, lo que a veces se logra con un 4.

Señaló que en todo el mundo, la fuente de reclutamiento y preparación de pilotos más económica para los estados son los militares, citando como ejemplo LAN Argentina, que tiene hoy el 70 % de empleados de extracción militar, y United el 80%.

Respecto al Comandante Ossa, que pasó a desempeñarse en LAPA, dijo que es una persona excelente, que fue instructor de él, volaron juntos al exterior, que tiene calidad humana y habilidades, pero tiene la tacha de ser militar.

Manifestó que como director de habilitaciones, se integraba a las inspecciones de rampa y operaciones, junto con los inspectores de la dirección

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

que dependían de un jefe de departamento y de la dirección; que él tenía contacto directo con los pilotos puesto que hablaba directamente con ellos.

Que las prácticas de emergencia ante la autoridad aeronáutica comenzaron con su gestión, y LAPA las hizo con el B 737-200. Que tenía reuniones periódicas con los distintos sectores; se cambió la denominación de “fomento y habilitación” para que dejen de hacer fomento y se encarguen de habilitación solamente; y se dio el impulso que se estaba requiriendo desde lo internacional. Que cuando se impuso el CRM, no era una norma de la OACI.

Que en agosto de 1998 se aprobó el certificado de competencia de auxiliar de abordaje que antes no existía, y fue una tarea anexa muy importante, ya que antes era sólo para pilotos y mecánicos; que hubo un compromiso mayor en cuanto a seguridad, y mayor volumen de control en lo que hace a ésta.

Refirió que si el perito mira los legajos y se copia de Piñeyro y Helmreich, no va a ver nada, y tampoco si tiene que acomodar todo a la teoría de Reason. Esto es respecto a las habilitaciones.

Por otro lado, dijo que en cuanto a la permisibilidad que menciona Velasco, no sabe a qué se refiere, ya que él nunca fue permisivo, hizo cumplir las normas y reglamentaciones; que siempre se habla de dispensas, y la autoridad tiene potestad para aprobar programas de instrucción y facilitar a las empresas que funcionen; y que aquí se mezcla la corrupción con la dispensa.

Que él instauró que todos tenían que llevar por duplicado sus libros de vuelo, para poner orden con los jóvenes, ya que había muchas denuncias acerca de que todos perdían los libros de vuelo, y esto trajo más seguridad porque impedía que los jóvenes fragúen sus horas, y eso no es permisividad.

Que ninguna empresa tuvo permisividad del Estado. Que el DOC 8335, en el que la OACI indica cómo los estados deben organizar su aviación civil, se menciona que el Estado tiene que ayudar a que las empresas

funcionen, y que existan discrepancias no quiere decir que sean infracciones aeronáuticas; que se trata de asistir y ayudar a las empresas y esto es seguridad e interacción con los jefes de línea.

Agregó que tuvo una discusión con Aerolíneas Argentinas porque volaba un comandante y dos ayudantes y todos se anotaban las horas de vuelo.

Que hasta 1982, Aerolíneas Argentinas se inspeccionaba sola; que todo estaba en manos del transporte aerocomercial. De 1982 a 1990, se contrataron dos inspectores que eran viejos comandantes de dicha empresa, y para que no hubiera problemas entre Austral y Aerolíneas, colocaron un inspector de Austral; que el 75 % lo controlaba la empresa y el resto el estado. Esto cambió, y en 1993 se pasó todo el trabajo a la Fuerza Aérea, lo que fue un avance, y no se puede ignorar el profundo cambio de 1998 y 1999.

Indicó que la OACI no audita empresas sino que lo hace respecto de la autoridad aeronáutica. Que la función de las auditorías es para que la seguridad mejore y el estado brinde los medios. Pero en su caso nunca manejó presupuesto y personal, ya que sólo puede hacerlo el que tiene los medios disponibles.

Que el párrafo 4.2.2 de la misma fue modificado desde noviembre de 1998, ya que antes no obligaban a tener un manual aprobado; pero lo de la OACI no es ley, y de acuerdo a las normas argentinas, la empresa tenía el manual de operaciones.

Dijo que las prácticas para que evacuen los aviones y cronometrarlas, lo ordenó él, que incluso compró los relojes para cronometrar, ya que la seguridad no tiene precio; pero no es fácil y tuvieron que enseñar a las empresas, que aprendieron a abrir sus puertas.

En cuanto al libro de vuelo, dijo que es privado, y cuando se folía pasa a ser documento público, lo controla la persona, y los inspectores a su cargo cumplían con eso. Que él nunca intervino en el libro de vuelo de Weigel.

Señaló que los centros de instrucción habilitados que dependen del departamento de instrucción están fiscalizados y son los encargados de las prácticas de emergencia para ver las características del avión (RAG 23), y

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

sirven para perfeccionar al personal de las empresas, dependen de las mismas empresas y son fiscalizadas por la autoridad. Que en la evacuación de aeronaves hay que demostrar que se evacua en 90 segundos aunque venga habilitado de otro país. Que sólo puede dar instrucción al personal de abordaje el personal que está registrado en la Fuerza Aérea, agregando que el gremio no tiene habilitación para darlo.

En otra instancia del debate, Peterson quiso ampliar su declaración para contestar acerca de la imputación de no cumplir con las obligaciones a su cargo sobre el manual de operaciones de LAPA.

Dijo que a la fecha del accidente el documento vigente era ROATAC 93, NESTAR 95, RAG 23 y el Código Aeronáutico; que esto regía para todas las empresas nacionales; las autoridades debían hacer cumplir esos documentos vigentes y allí no se expresa que el manual debe ser aprobado, sino que dice que la empresa debe entregar un manual y es exclusiva responsabilidad de la empresa.

Que el ROATAC dice en el preámbulo que regula el Anexo 6, es decir que no rige lo que dice la OACI, ni las FAR ni otras reglamentaciones; que este documento lo emite la Dirección de Tránsito Aéreo y no la de Habilitaciones Aeronáuticas; lo que él tenía que hacer era cumplir ese documento.

Señaló que la Dirección de Habilitaciones emite el NESTAR, que es complementario del ROATAC, hace cumplir las normas nacionales y LAPA cumplía con esos dos documentos porque tenía un manual de operaciones, y esto ocurría en el año 1999.

Que hoy se habla de que el Anexo 6 lo lleva Habilitaciones, pero en el año 1999 las empresas (ya desde el año 1998) y adelantándose a un cambio de la OACI de noviembre de 1998, designaron inspectores para que acompañaran el nuevo cambio de esos manuales que iban a necesitar aprobación. Que en el caso de LAPA estaba Liernur. En el año 1997 LAPA entregó un manual del que disponían sus empleados y su dirección ya había

USO OFICIAL

avanzado para cuando cambiara el ROATAC; que no es que la dirección no cumplía, en noviembre de 1998 se cambia la enmienda 21 por la 28, párrafo 2.2, que decía que la empresa entregue un manual.

Decía que los manuales de vuelo se recibirán, se aceptarán y se aprobarán donde correspondan; se aprueban 4 cosas del manual de operaciones según la OACI y como intrínsecamente ya estaban aprobados a la faz de la seguridad no hacían nada más. Que las 9 empresas regulares y las 45 no regulares no tenían sello de aprobado en el manual, y cumplían con la exigencia de la OACI que debía ser aprobado.

Que conforme el ROATAC 4.2.2.1 y 4.2.2.2., Argentina siempre cumplió con la OACI, ya que se tienen que aprobar estos 4 puntos:

1) el 4.2.7, sobre mínimos de utilización de aeródromos, que no lo hacía la Dirección a su cargo, sino la de tránsito aéreo y no se pueden utilizar mínimos por debajo de los que se dispongan; cartografías, procedimientos especiales, cartas de entrada. Que todo esto estaba aprobado para cada una de las empresas, y nadie podía vulnerarlo.

2) el 6.1.2 que es la MEL, lista de equipamientos mínimos que la aprobaba la DNA

3) el 9.3.1, sobre programas de instrucción que eran aprobados por la Dirección de habilitaciones, y estaban aprobados y fiscalizados los cursos y los centros de instrucción .

4) el 12.4, sobre los programas de instrucción del personal de auxiliar de abordaje, que era el capítulo pendiente para que se actualicen las empresas. Que esto iba más allá de él, iba con los tiempos, pero el 18/8/98 se sacó la disposición que incorporó el certificado de auxiliar de abordaje, y se dieron 180 días para cumplir los requisitos y se cumplió el 17/2/99 con la resolución en la que se aprobó la creación del certificado de competencia de auxiliares de cabina.

Que con esos cuatro puntos había que ayudar a las empresas para que aprueben sus manuales y por eso se designó a Liernur. Que además de controlar a pilotos y mecánicos, se incorporó el control de las auxiliares.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Que a partir de febrero de 1999, como plan de instrucción para tripulantes de cabina, para implementar más seguridad se incorporaron inspectores para controlar eso, y se normalizaron todas las auxiliares que estaban trabajando en las empresas.

Que con los 4 puntos, sin tener sello, cumplían con la disposición de OACI, y en ningún momento el manual de operaciones atentaba contra la seguridad, el de ninguna empresa y menos en este caso.

Agregó que desde que llegó el piloto, se hizo el despacho, rodó el avión, efectuó maniobras y terminó en el accidente, en ningún momento utiliza el manual de operaciones, sino el manual de vuelo de avión y de operaciones de aeronaves; que esto lo aprueba el fabricante y el país de origen del avión y la DNA certifica esos 2 manuales y la MEL, y eso es lo que se registra en la DNA; que esto es para hacer una operación segura. Que el manual de operaciones es para regir las conductas de una empresa y no para operación segura.

Que la empresa cumplía con ROATAC, y exigió y cumplieron para adaptar el nuevo manual para la nueva modificación y esto fue así en el año del accidente.

Al ser preguntado respecto al hecho de que si no se usa el manual de operaciones de LAPA, cómo se interpreta cabina estéril en los otros dos manuales, indicó que ese concepto se incorpora con CRM y Leitman Patt, que la Fuerza Aérea no se creó con cabina estéril, que el NESTAR habla muy claramente de quién puede estar en la cabina de vuelo. Que Leitman Patt, Prelooker, Velasco, Helmreich, López Camelo, todos profesores de CRM, hablan de que la Fuerza Aérea ya tenía determinado quién entraba en cabina, que podía hacerse, quizá no con el término cabina estéril, pero el concepto existía (Capítulo 54, admisión cabina de vuelo).

Que el manual de operaciones de la empresa se usa siempre, pero no es para operación segura; para eso está el manual de operaciones de vuelo y esto lo dice la OACI.

Señaló que lo que menciona López Camelo en el punto 16 de la pericia no se condice con la realidad, y que siente que le miente a él porque desconoce las normas nacionales.

Indicó que el capítulo 51 del NESTAR, sobre tareas de la tripulación de vuelo (51.2 y 51.3), está relacionado con cabina estéril.

Mencionó que el resto de empresas estaban todas en la misma situación en cuanto al manual de operaciones, y a todas se les designó un inspector para que hiciera el trámite administrativo de colocar un sello.

Al ampliar su declaración indagatoria en una tercera oportunidad del debate, PETERSON quiso efectuar aclaraciones respecto a algunas de las imputaciones que se le efectúan.

En primer lugar, dijo que el ROATAC es la reglamentación nacional vigente al momento del accidente; que la empresa debía presentar un manual de operaciones, que fue el que presentó en el año 1997 y no requería aprobación de acuerdo a lo que decía el ROATAC; no obstante se estaba trabajando en el nuevo manual de operaciones que iba a ser aprobado oportunamente de acuerdo a lo que había exigido la OACI en noviembre de 1998; que la aprobación y su incorporación era responsabilidad de tránsito aéreo, que es quien interpreta las reglas nacionales, internacionales, el Código Aeronáutico y el Código de Aviación Civil incorporarlo a las normas nacionales, y en su cargo de director de habilitaciones no interpreta sino que hace cumplir lo que la reglamentación nacional dice.

En segundo lugar, acerca de la imputación acerca de haber incumplido el manual que es el DOC 8335, dijo que el mismo tiene un preámbulo. Que en su 4ta edición habla de una orientación para los explotadores o el estado y es referencial, no es una norma. Que en el último párrafo “ESTADO”, se refiere la persona que dirige la aviación civil. Respecto al Punto 1 “Responsabilidad del estado y del explotador”, refirió que para su imputación se tomaron algunos párrafos y no se ha leído correctamente; y que los peritos no tuvieron en cuenta su contenido. Leyó el punto 1.2.5 a y b y dijo que es difícil que terceros, sin conocer los recursos de la autoridad aeronáutica, puedan imaginarse cómo debe llevarse adelante esa aviación.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Que lo pretendido por el fiscal con sus asesores puede ser muy distinto a la persona que tiene que llevarlo a cabo, que tiene los preseupuestos para hacerlo, y un dependiente no puede definir cuánto o qué es lo que debe tener. Que en el Capítulo 2, entre otros en el punto 2.1.2 habla de la legislación aeronáutica fundamental que tiene todo el país, y cuando se refiere al Estado es el director de la aviación civil. Que en el punto 2.2 indica las facultades del director, y siempre se refiere a que puede ser muy pasivo o muy activo y de acuerdo a los recursos del estado. Analizó el Punto 9 “organismo de inspección de las operaciones”, ya que se le imputa no haber implementado un sistema seguro o de inspección correcta, indicando que en el punto 9.4.3 están los requisitos de competencia que pueden servir de guía para la contratación de personal técnico; pero el Director de habilitaciones aeronáuticas no cuenta con presupuesto ni con personal, entonces nada pudo haber cambiado por su propia voluntad, ya que no tenía la facultad de contratar ni manejar los medios económicos; esto estaba en un nivel superior, en el cual tampoco participaba; entonces si no tiene los medios para cambiar las cosas, está en condiciones nada más que de utilizar los medios que se le ponen a disposición.

Cuando habló de que tenía calificaciones, lo hizo para mostrar que su superior directo reconoció que el declarante había hecho más de lo que debía con los medios materiales y personales que le habían asignado. Que la confusión que se presenta en los peritos o quienes intervinieron en esto es que el director de habilitaciones tiene que nombrar a sus asistentes anualmente y las listas tienen que llegar a las empresas a tiempo para que los reconozcan como tales. Que esto se ordenó en el año 1994, cuando surgió el gran crecimiento de la aviación civil y los medios del estado eran escasos, pero sin embargo se cumplieron plenamente todas las inspecciones y de acuerdo a lo que establece este manual. Todos los pilotos dijeron que fueron inspeccionados por la Fuerza Aérea. Que tampoco omitió cumplir con lo indicado en el punto 9.6.28.

USO OFICIAL

El departamento de inspecciones cumplía con lo que la autoridad aeronáutica había dicho.

Respecto al accidente que se investiga, el inspector Muñoz que tomó al copiloto Etcheverry, tenía mucho más capacidad profesional y técnica que los peritos que intervinieron, y cumplía con lo ideal porque había hecho el curso de Airbus 320 y de B 737. Que los inspectores no vuelan, por lo que no tienen que estar habilitados, que es la teoría de Piñeyro, Leittman Patt, Prelooker, etc., que están con otra problemática, que es el caos de la autoridad, que no existía, porque no conocen cómo funciona el estado. No obstante, Etcheverry fue inspeccionado dos veces, uno en ruta y otro en rampa, en seis meses; y el currículum de Muñoz está en la Secretaría, donde se ven sus cualidades.

Que cuando él asume en septiembre de 1997, se puso en marcha el CRM, y recién en 1998 creó una división entre los inspectores: los especialistas en aviones que inspeccionaban a los pilotos (que saben del arte de vuelo) y los que inspeccionaban las empresas (de seguridad operacional, que no necesariamente tenían que ser pilotos). Que se instruyeron en Brasil para ver cómo se inspeccionaban las empresas de líneas aéreas. Agregó que cuando estaban en Denver en el simulador no les preguntaban por las vacaciones.

Que la inspección de Etcheverry fue realizada por el mejor inspector a su criterio, una persona muy hábil con muchos años en el ejercicio, que vivía en los simuladores y cumplía con lo que dice este manual, que es orientativo y no está dirigido al declarante. Que no es que Dutra no lo controló, ya que no puede controlar las responsabilidades que eran de él mismo.

Que considera que agotó las posibilidades en cuanto a la capacitación de inspectores, con la situación económica con que se contaba; pero así y todo el sistema estaba correcto; que teniendo 19 empresas regulares y 45 no regulares, con distintos tipos de aeronaves, tendría que tener todos los inspectores haciendo cursos y no ejerciendo su función. Que la empresa es autónoma por sí sola, el piloto no necesita el tutor del estado y que lo controle en lo que hace, tiene responsabilidades, por ejemplo en vacaciones,

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

condiciones de descanso, sus cursos; el comandante es responsable. Que piloto y explotador es una ida y vuelta en el accionar dentro de la empresa.

Que dentro de lo que podía preparó a la gente para la seguridad operacional, y no iba a contra ley.

Que después de la inspección de OACI cambiaron esos medios; ahora en la Dirección General de Habilitaciones manejan un presupuesto de u\$ 500.000 para hacer cursos y formar a los inspectores, que van a simuladores pero cumplen con algo parcial porque no están habilitados. Que en cambio su presupuesto era 0; aunque sí le habían dado seis cursos de OACI para poder hacer cursos de seguridad operacional.

Que son especialistas del vuelo, del arte de volar, de entrar por instrumento, ver fallas de motor, cuando se debe abortar el despegue, y ven lo que hace el piloto y verifica que lo haga bien; están capacitados para evaluarlos. Que se ajusta a lo que dice el DOC 8335, que tiene la libertad de hacer lo que pueda de acuerdo a los medios que tiene el estado; la seguridad 100 no existe en ninguna parte del mundo, uno con los medios disponibles con los que cuenta, tiene que tratar de hacer todo lo mejor posible; que no se dejó de estar en ninguna de todas las inspecciones, y se implementaron muchas cosas para implementar la seguridad. Por ej. el tema de la instrucción de las azafatas. Los inspectores estaban perfectamente capacitados para la seguridad aérea, pero no es quien le enseña a volar al piloto, ese es el instructor. Que la otra posibilidad sería que los pilotos hicieran el simulador y las empresas extendieran un certificado.

En tercer lugar, en cuanto a que no implementó la realización de evaluaciones teóricas obligatorias tomadas por el estado al personal de aeronavegación, y que Weigel y Etcheverry no la habían tenido, dijo que el estado las toma para licencias y no para habilitaciones. Quiso explicar que si se manda a alguien a Toulouse a hacer el curso de Airbus 340, esto consiste en que esta persona se encuentra con una computadora y tiene con ella un intercambio interactivo, rinde el examen y lo aprueba con la computadora,

USO OFICIAL

luego va al simulador (y esto ocurría en los años 1998/1999). Que la instrucción se la va a dar un piloto que nunca voló ese avión, quizás sea un piloto militar que voló en Camberra, que está preparado para enseñar a volar en simulador, y luego esta persona tiene la inspección en el Airbus 340. Que del Estado no hay nadie asesorando en ese momento, que es lo que quiere Piñeyro; pero eso no estaba vigente sino el RAG 23, que indica qué es lo que se toma y que no.

Señaló que si una empresa compra aviones rusos, él no puede mandar inspectores a hacer cursos del avión a Rusia; que tendría que pedir las partidas tres años antes, cuando las empresas ya llegaron; que no es el Comando de Regiones Aéreas el que dice si un avión va a volar ahí o no; que esto difiere con EEUU ya que acá son tres las autoridades dan el sí, y es el Director de la aviación civil quien extiende el certificado de explotador. Que el estado no puede participar de los exámenes teóricos, esto lo hace la empresa y si el piloto es malo directamente no lo presenta a la inspección porque no aprobó. Que el inspector lo ve luego de que pasó ese curso en la evaluación final, cuando ve que el producido de su vuelo garantiza la seguridad de los pasajeros. Que todos se manejaron con un mismo patrón, ya que ningún inspector dijo que hayan tomado examen teórico porque no tienen la obligación de tomarlo. Que la idoneidad habla de licencias y no de habilitaciones. En cuanto a la garantía de las inspecciones, Weigel tenía muchísimas horas y Etcheverry había volado 600 horas. Sobre el Manual de funcionamiento del CRA, que está mal redactado (inc. 4 y 12) dijo que es algo interno y ni siquiera está aprobado. Volvió a decir que lo del Capítulo 9 del 8335 no es de su competencia. Que lo que le imputan es que Dutra no controló que él ejerciera eficazmente su tarea.

En cuanto a la cuarta imputación, de no haber supervisado ni controlado a los explotadores aéreos, según el DOC 8335, manual de funcionamiento del CRA, dijo que las inspecciones se realizaban, quizá no en la cantidad que hubiera querido el Fiscal, pero se hacían todas, las de rampa y ocasionalmente de ruta, que había sido transferidas a las empresas.

Respecto a la imputación Nro. 5, de no haber controlado que LAPA diera los descansos mínimos y obligatorios, dijo que fueron controladas

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

USO OFICIAL

durante 2 años todas las empresas. Que la palabra “deuda vacacional” pueseta acá por los gremios que asesoraron, nunca existió en el léxico de ellos mientras fue director; y se refiere a los descansos mínimos reglamentarios. Que no se incumplió la 671, y él trabajó en las modificaciones de esa ley durante 2 años sin ningún éxito. Que tenía que inspeccionar el tema de vacaciones, pero esta suma de vacaciones del año 1993, 1994 y 1995 que le pasan a su generación es un problema anterior que no existía ni fue denunciado nunca, apareció en este juicio y con este nombre; que una inspeccion no es un allanamiento sino que se trata de ir a ver discrepancias, solucionar; que siempre trabajaban con APLA y hablaban de las vacaciones, por eso no entiende que se hable de deuda vacacional que haya incidido en un accidente de personas que no tenían problemas de descanso. Que ellos debían inspeccionar y verificar las de años anteriores, pero lo demás excedía a su dirección.

Indicó que el único país que incluye las vacaciones en el 671 es el nuestro, porque se mezcló lo laboral (tiempos mínimos de descanso) con lo vacacional. Que cuando se inspecciona se puede revisar hasta 42 meses atrás, y hay que ver la cuenta suya y lo que es problema anterior. Que lo que se controla es cuánto descanso tuvo y las vacaciones de ese año en inspección de rampa, ya que el piloto lo único que tiene ahí es su libro de vuelo, no le piden un certificado donde conste por ejemplo desde el año 1993 cuántas vacaciones tuvo; que eso se inspecciona cuando van a las empresas.

Señaló que la dirección tenía que hacer cumplir la normativa nacional, no lo de la OACI; que si su superior (Fuerza Aérea y autoridad aeronáutica) es quien tiene los medios y tiene el DOC 8335, tendría que asesorar a quien tiene la responsabilidad y asistirlo porque es quien tiene los medios, siendo improbable que él lo pueda hacer porque no los tiene. Que su responsabilidad fue seleccionar dentro de la FAA quienes eran los idóneos para tomar inspecciones, ya que no cualquier piloto de la fuerza podía hacerlas.

Indicó que si se acepta una norma mandataria de OACI no regulada por FAA, se incorpora en sus documentos, y si no lo hace, lo notifica, y hay un departamento de OACI que trabaja para cumplir con esas funciones. Que esa norma de OACI se incorpora por ROATAC y lo hace la Dirección de tránsito aéreo.-

Manifestó que el CRM no fue mandatorio por la OACI, sino que fue un impulso de Leitman Patt, y recomendación de la Fuerza Aérea de EEUU.

Refirió que no es cierto lo que dice el requerimiento de elevación a juicio en cuanto a que Weigel tenía la licencia vencida reglamentariamente, ya que ni por las vacaciones ni por el CRM estaba en infracción. Que el NESTAR dice que los cursos no se vencen sino que tienen un mes más para hacerlo (postergaron hasta diciembre de 1999 el hacerlo).

Que no puede entender que acá se le de la importancia que se le da, cuando representa el 1% de la importancia de la actividad aeronáutica, mencionando que United hace de CRM para los comandantes sólo un inicial y luego el recurrent 1 vez al año.

Dijo que las normas mandatorias al momento del accidente para una empresa aerocomercial eran ROATAC, NESTAR; NESTANOR; RAG 23, CA y disposiciones emanadas de la Dirección de Aviación Civil, y que las disposiciones de la OACI que no están incorporadas a nuestra legislación no son mandatorias para el explotador comercial.

Respecto al PREVAC, no leyó al respecto; que sabe que las empresas lo tienen, pero no es exigible si no está en nuestra legislación. Que no conoce algo que exija tener departamento PREVAC en la época del accidente. Que la OACI tiene un organigrama que establece que el departamento PREVAC tiene que estar por encima del gerente de operaciones; y en una inspección fueron a inspeccionar y un inspector dijo que el PREVAC estaba debajo de operaciones y por eso ellos le mandaron a decir que era aconsejable pasarlo a nivel superior y la empresa le mando una nota aceptando la sugerencia; por lo cual aunque no era mandatorio la empresa aceptó la recomendación, y esto fue 3 meses antes del accidente. Que desde que él entró

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

y se hicieron inspecciones estaba PREVAC, que no sabe desde qué año estaba.

Respecto al Manual de operaciones dijo que al momento del accidente era el del año 1997; que en el de junio de 1999 se estaba se estaba trabajando para unificar a todas las empresas, que no estaba aprobado ni en vigencia; que era un elemento de trabajo, que iba y volvía con Liernur que estaba designado como responsable.

Que entiende que actualmente se mantiene como normativo que se hagan dos recurrent para pilotos y uno para copilotos, que es lo que dice la ley del estado. Que si las empresas quieren hacer más, lo pueden hacer.

En cuanto a la disposición de 181/98 que es la que hizo que prorrogara el CRM hasta diciembre de 1999 las exigencias de 1997, lo hizo porque no podía llegar a cumplir con las exigencias teniéndolo a Leitmann Patt solo como asesor de factores humanos y CRM, que además se fue y quedó el declarante con todo. Que tenía reuniones permanentes con las empresas y le planteaban que no les daban los tiempos y por eso no podía exigirles y les dio un año más.

Respecto a los que ya habían hecho el inicial de CRM también se prorrogaba respecto a esto. Que Leitman Patt se llevó el CRM al INMAE y Peterson quedó como responsable y el otro tenía el negocio (porque era el dueño). Que el CRM es bueno, pero es algo más, no es lo único y tiene una importancia del 1%.

Por último, dijo que no haber hecho el curso de CRM no lo inhabilita para volar; que técnicamente la inhabilitación es por lo psicofísico, y se puede quedar sin volar, pero no por el CRM porque en ese momento estaba todo suspendido.

Habiendo finalizado la recepción de prueba testimonial en el debate, Peterson pidió ampliar su declaración indagatoria.

Manifestó que, como comentó Chionetti, tenían problemas respecto del CVR en las líneas del estado; que no podían bajarse los CVR,

para que los pilotos no tuviesen temor de volar. Dijo que en el año del accidente circulaban 250 aeronaves de matrícula argentina, y hoy hay sólo 150, aunque la estructura de autoridad aeronáutica creció.

Refirió que en el requerimiento de elevación a juicio hay apreciaciones que a su entender originan alteraciones y errores.

Como ejemplo, dijo que en la primera parte de fs. 31.148, en “relación de los hechos y la calificación de estrago culposo”, dice “Weigel con licencia vencida por CRM y vacaciones”, cuando estas dos cosas no son correctas y coincide con Chionetti en lo que explicó acerca de que no estaba vencida la licencia.

Dijo que a fs. 31149 vta., está alejado del concepto aeronáutico de cabina estéril, y que los cursos de gerenciamiento comenzaron un año antes del accidente. Agregó que en el ROATAC (cap. 14) y NESTAR (51, 54), cuando se refiere a la admisión de personas en la cabina, el responsable es el comandante, señalando que en el momento del despegue nadie hablaba.

Manifestó que a fs. 31160 y 31169, el requerimiento está basado en el CRM como si fuera el pilar fundamental de la aviación.

Que se le imputa haber “Omitido ejecutar normas cuyo cumplimiento era obligatorio”, pero su actividad fue conforme a las normas vigentes.

Dijo que la inspección fue una continuación de la que siempre se realizó y con su gestión se perfeccionó este sistema, y se implementaron cursos para ello. Que se hicieron con poca disponibilidad de recursos y ausencia de presupuesto exclusivo; no tenía organismo de personal ni contable.

Que cuando en septiembre de 1997 fue designado como Director de Fomento y Habilitación, el anteproyecto de proyectos ya había sido ejecutado por el anterior Director y con eso continuó en el año 1998, cuando mejoró y solicitó medios para el año 1999, y en ese año ocurrió el accidente.

Respecto a que se solicita la incorporación de pilotos civiles (fs. 13.700), dijo que se cumplió con el sistema que tenían con toda la actividad, que estaba ordenada y respaldada por los organismos internacionales. Que en el año 1999 hubo afectaciones del orden nacional que imposibilitaron esa

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

afectación; que entre ellos había inspectores de mayor porte, mediano porte, pero no estuvieron ausentes en tratar de aumentar el plantel; que estaba prohibido incorporar inspectores civiles por una ley de ministerio y él no participaba de esa contratación, había una dirección de personal y el compareciente era ajeno a la misma. Que tampoco se permitía incorporar jubilados.

Se refirió también a la fs. 31191. Manifestó que no le alcanzó el tiempo para modificar todo. Que en ese momento era Fomento y Habilitación, y luego, por iniciativa del declarante, se cambió por Dirección de habilitaciones, para hacer la seguridad operacional, pero la única función que tenía era habilitar pilotos en el área de la aviación comercial. Mencionó el DOC 8335 de la OACI, “organismo que lo asista en seguimiento de la seguridad operacional” y él lo hizo con los medios que le otorgaban. Añadió que su Director le reconoció que él hizo más allá de lo que le correspondía con los medios que le había asignado.

Posteriormente exhibió una planilla de estructura de la FAA, y mencionó que no disponía de dinero ni de personal, que el personal le venía asignado o se elegía entre el personal existente.

Acerca de la “aprobación, control y vigencia del manual de operaciones”, dijo que al manual no tiene que aprobarlo él, pero no obstante eso tomó responsabilidades porque necesitaba el manual para hacer las inspecciones. Que el manual no necesitaba aprobación (citó ROATAC del año 1993, 4.2.2.1, 4.2.2.2, y el Anexo 6 de OACI, 4.2.2.2 del año 1995 y su modificación del 5/11/98).

Agregó que el Anexo 6, Doc 8335 AN 879 que se habría incumplido, está dirigido al Director de la aviación civil (art. 108 CA); el ROATAC es para las empresas, y que también por el NESTAR y el Decreto 2392 le imputaron que no controlaron que LAPA cumpliera con un manual aprobado.

USO OFICIAL

Mencionó que su dirección aprobaba los cursos que debían realizar las empresas.

Respecto a “no ejecutar un sistema adecuado con inspectores adecuados”, dijo que cuando inspeccionaron a Weigel, él no era director, como en el caso de Etcheverry; y se aplicaron las normas en todos los casos, con igual origen y formación el plantel de inspectores. Reiteró que el director no disponía de medios económicos, que el personal le era asignado, concluyendo que no puede cumplir con lo que le requiere el fiscal en la imputación.

Refirió que con su dirección hizo lo que estaba a su alcance; con los medios asignados por otros funcionarios, debía dar continuidad; que sí designaba inspectores al personal militar y seleccionaba los mejores oficiales. Manifestó que los inspectores que declararon en el juicio estaban para atender la habilitación de pilotos, y excepcionalmente podían hacer inspecciones de ruta. Se refirió a los inspectores de seguridad de operaciones, de bases de operaciones que debían ser programadas y que se cumplió exactamente con lo planificado en el año 1998; que en la causa se aportó el primer trabajo de seguridad operaciones que se hizo en su gestión, que anteriormente no se hacía; que antes se consideraba como una invasión, sobre todo en Aerolíneas Argentinas. Que hizo personalmente una inspección de rampa en LAPA, y también hizo inspección de ruta en LAPA.

En cuanto a Muñoz, que le tomó inspección a Etcheverry, dijo que lo superaba ampliamente al inspeccionado, que había volado ese tipo de avión, llevaba 5 años inspeccionando, y tenía más de 70 inspecciones de ese avión; y por eso cumplía ampliamente con las exigencias del DOC 8335, recordando que este manual es orientativo y no era obligatorio.

Acerca de “no haber dispuesto la realización de evaluaciones teóricas”, señaló que estas evaluaciones no son para el otorgamiento de licencias (idoneidad).

Sobre “no haber supervisado explotadores”, dijo que ya mencionó que hizo inspecciones programadas, e indicó los inspectores de la FAA (nombró el

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Expediente 5.463.338 de la FAA que es el soporte de inspecciones que está aportado en la causa).

Respecto a “no haber controlado a LAPA los descansos mínimos obligatorios”, manifestó que esto no se detectó en ese período por parte de inspectores, ni si estaban vencidos; que no se recibieron denuncias de los pilotos y las vacaciones adeudadas de vieja data no se le pueden imputar a él.

Por último, agregó que en EEUU, por convenio, tienen 12 días de vacaciones que son obligatorios, y luego de los 12 años tienen 30 días canjeables por dinero.

H.- DIEGO ALFONSO LENTINO

Atento haberse negado a declarar en el debate, fueron leídas tanto la declaración indagatoria como sus ampliaciones, prestadas por Diego Alfonso Lentino ante la instrucción, y que obran a fs. 13.740/13.847, fs. 19.021/19.029 y fs. 19.594/19.602.

En sus descargos, el imputado se explayó, en primer lugar, sobre sus antecedentes personales y profesionales, tanto en el campo de la medicina como el ámbito militar.

Dio cuenta de que ocupó el cargo de Director del Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial (INMAE), que es el único organismo que otorga licencias de aptitud a los pilotos, desde el 22/12/98 hasta fines de diciembre de 1999, destacando que a la fecha de su designación por parte del Comandante de Personal de la Fuerza Aérea Argentina -de quien dependía jerárquicamente-, a propuesta del Director General de Sanidad, reunía los requisitos formales impuestos por la normativa interna (MAPO 21), pues era el oficial superior del escalafón medicina.

Luego de ello, el imputado describió el organigrama del I.N.M.A.E., pudiéndose concluir de sus dichos que él era, en su calidad de Director, el máximo responsable de la institución, ya que de él dependían

USO OFICIAL

directamente los cuatro departamentos en los que se encontraba dividida esa institución, cuyas funciones detalló minuciosamente.

Señaló que la principal función del Departamento de Aptitud del I.N.M.A.E. era determinar la aptitud del personal aeronavegante civil y militar, proponer los lugares, la forma, las condiciones y tipo de examen psicofisiológico a realizar, para lo cual establecía las condiciones que debía reunir dicho personal para las funciones de vuelo, asesoraba al titular del instituto en todo ello, controlaba el funcionamiento de todos los Gabinetes y Centros Auxiliares y supervisaba la calidad de los exámenes que allí y en los demás centros se realizaban, teniendo obligación de informar al director sobre las novedades psicofísicas del personal afectado; recalcando que los exámenes de aptitud están reglados por el RAG-24 para el personal civil.

Luego de ello, relató los pasos o etapas que comprendían la evaluación psicofisiológica que lleva adelante el I.N.M.A.E., como así también las especialidades médicas que intervenían, indicando que dicha evaluación se iniciaba con el llenado por parte del aspirante de una planilla, en la cual se debían volcar los datos personales, tipo de licencia para la cual solicitaba la habilitación, clase y número de la licencia que poseía, la institución o aeroclub al que pertenecía, el total de horas de vuelo y la cantidad de horas de vuelo de los últimos seis meses, número de legajo ya formado en el I.N.M.A.E. -si lo tiene- y realiza una declaración jurada que firma, sobre sus antecedentes médicos personales. Refirió que posteriormente a ello, se le realizaban análisis clínicos, para luego realizar análisis psicológicos que se tomaban en la Sección Psicología. Respecto de dicha sección refirió que estaba compuesta por cinco psicólogos, quienes habían realizado el curso de examinadores de personal aeronavegante. Destacó que a los pilotos se les tomaban los test que son reconocidos mundialmente por su eficacia, señalando puntualmente que éstos eran el test de Bender, el HTP (Home-Tree-Person), el test de las frases incompletas y el test desiderativo, resaltando que los mismos determinan los rasgos de carácter y personalidad del individuo y se complementan entre sí, realizando una somera descripción acerca de cada uno de ellos. Luego de ello, dijo que el psicólogo que administraba el test lo adjuntaba al formulario y le remitía un informe escrito sobre su resultado al

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

psiquiatra, quien le hacía un interrogatorio teniendo a la vista el resultado de los tests realizados; siendo que en los casos en que estos profesionales detectaban alguna anormalidad se podía ordenar la profundización de los estudios a través de la realización de los test de M.S.G., Luscher, Rey, B.A.C., Rorschach, entre otros.

Continuando con su relato, señaló que en la entrevista psiquiátrica no se tomaban notas ni se hacían observaciones, las que sólo se colocaban en el caso de ineptitud y que dicha entrevista era la determinante de la calificación, la cual podía ser “Apto”, “Inepto temporario” o “Inepto”. También mencionó cuáles eran las patologías descalificantes.

Aclaró que todos los informes se guardan en un legajo personal que va a un archivo que quedan en guarda legal por diez años, y luego son trasladados al archivo general de la Fuerza Aérea en Ezeiza.

Refirió que la validez depende del tipo de licencia que se está solicitando: es de seis meses para los TLA de aviones y de helicópteros, aeroplano y para los que hacen exhibiciones acrobáticas; anual para los pilotos comerciales de primera clase, de avión, de helicóptero, instructores, de aeroplano, etc.; y de tres años para los mecánicos de mantenimiento en tierra, mecánicos de equipos radioeléctricos y despachantes de aeronaves.

Manifestó que de acuerdo a lo que establece la OACI, el perfil psicológico para los pilotos es semejante en todo el mundo, y es que el piloto sea psicológicamente estable y no tenga patologías psiquiátricas incompatibles con la actividad de vuelo; que en el INMAE no se hacen cosas diferentes a los otros países, pero se hacen con mayor profundidad.

Aclaró que en los legajos no era necesario que se agregaran a la ficha de examen psicofisiológico los test en el caso de que fueran normales, pero sí en el caso de anomalías para poder comparalas al año siguiente.

Luego de que le fueran exhibidos los legajos de Weigel y Etcheverry, el imputado refirió que, de acuerdo a las calificaciones, las últimas evaluaciones anuales de los pilotos mencionados fueron normales, sin

USO OFICIAL

perjuicio de destacar que al momento de la última evaluación anual de Weigel, el imputado no se encontraba cumpliendo funciones en el I.N.M.A.E.

Señaló que al momento de realizar una evaluación, los profesionales (médicos, psicólogos y psiquiatras) no tienen a la vista el expediente completo del examinado, que lo solicitan cuando ven algún dato que quieren consultar con el anterior, y de esta manera se evitan prejuicios.

En el descargo efectuado a fs. 19.021/19.029, el imputado Lentino presentó un escrito en donde refutó el informe pericial efectuado por la Licenciada Ivana Kitic, pues consideró que la citada profesional valoró erróneamente la entrevista psiquiátrica, toda vez que su objetivo era informar si el piloto resultaba apto o inepto. Asimismo, destacó que los tests psicológicos sólo eran parte de la evaluación recalcando que lo más importante era la entrevista con el psiquiatra, pues de ahí se determinaba la aptitud. También realizó un relato de los exámenes psicofisiológicos que se tomaban en la institución a su cargo, destacando que la O.A.C.I. no preveía ni especificaba qué tipo de exámenes psicológicos o psiquiátricos debían realizarse a los pilotos, y que tampoco había una norma cierta al respecto, concluyendo que las evaluaciones eran correctas, pues los tests eran al sólo efecto de determinar la aptitud, remarcando que no se recomendaban tratamientos, puesto que no era una de las funciones del I.N.M.A.E.

Finalmente, a fs. 19.594/19.602, Lentino presentó un escrito que se incorporó a su declaración indagatoria, donde se expuso en relación a las conclusiones arribadas en los informes periciales de Cernello, Laphitz, Dejean, Prelooker, Velasco y Goldstein, el Informe de la O.A.C.I. y el Proyecto de la Fuerza Aérea Argentina.

VIII.- Posteriormente, fueron recibidas en el debate las siguientes declaraciones testimoniales:

1) *Marisa Andrea BEIRÓ*

Fue pasajera del avión siniestrado. Dijo que había viajado a Buenos Aires con compañeras de trabajo para hacer un curso, que eran en total ocho y que el día del vuelo llegó con ellas temprano a Aeroparque, que fueron

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

las primeras en hacer el check in, y el colectivo que las llevó hasta el avión fue uno de los últimos en llegar.

Refirió que el avión estaba lleno; que seis de ellas ocupaban las filas 3 y 4 del lado izquierdo (mirando hacia la cabina) y las otras dos, asientos de la fila 3 del lado derecho, habiéndose sentado ella en el 3 A (del lado de la ventanilla). Respecto a sus amigas, dijo que una o dos de ellas no habían viajado nunca en avión y estaban nerviosas, mirando revistas o las cartillas de instrucciones, extremo que no recordó con precisión.

Que escuchó al comandante dar la bienvenida, decir el tiempo estimado de vuelo, la temperatura en la ciudad de Córdoba, y dar la orden a los pasajeros para que se ajustaran los cinturones. Que las azafatas habían dado las indicaciones, y a los dos o tres minutos el comandante avisó que tenían turno cuatro para el despegue, por lo que habría una demora aproximada de quince minutos.

Pasaron esos minutos y el avión empezó a moverse, dió la vuelta para ponerse en cabecera, y se reiteró la orden de colocase los cinturones. Recordó que antes de despegar, una de las azafatas fue para adelante y dos fueron para atrás; y que le llamó la atención que la que fue para adelante cerró la cortina en ese momento, no esperando a estar en vuelo, como hacen siempre, cuando van a repartir el catering.

Luego sintió que el avión carreteó para despegar, que tomó velocidad como para salir, y escuchó un ruido, un golpe. Indicó que ella quedó como sorda, que una tras otra las cosas fueron cayendo, que sintió un golpe tras otro y que entonces ella, por su experiencia en viajes anteriores, atinó a poner la cabeza entre sus piernas.

Recordó que todo estaba oscuro y se escuchaban gritos, mientras que el avión seguía carreteando; oyó un hombre que insultaba y luego un silencio total. Refirió que le pareció que quien insultaba era el piloto, ya que lo escuchaba detrás de la cortina que estaba cerrada, pero que parecía que la puerta de la cabina estaba abierta.

USO OFICIAL

Recordó que ella estaba entre los asientos, queriendo sacarse el cinturón que no podía soltar, que hacía mucho calor, no se veía nada y se asfixiaba, hasta que el cinturón se deslizó y ella tocó pasto (ella quedó como en un hueco con pasto), que todo fue en segundos. Luego recordó que se incorporó y vio pelotitas blancas, corrió y un hombre le dio la mano y la llevó varios metros; ella veía el fuego y gritaba por sus amigas. Que la sentaron en un banco y que le pidió a una chica que le avisara a su mamá. Luego vio a un enfermero y recordó que no le podían sacar la ropa y las botas porque estaban pegadas a su cuerpo. Finalmente, recordó que se despertó ya en terapia intensiva.

Aclaró que hubo un golpe fuerte y una explosión antes del fuego. Que si bien no veía el fuego, se dio cuenta que el calor que sentía era porque se estaba quemando.

Refirió que todas sus amigas murieron; que la mayoría de los que estaban en la parte del avión en que estaba ella falleció; que en ese sector de adelante, no hubo nadie que ayudara salvo la gente del golf.

Señaló que ella estuvo nueve meses internada envuelta en papel film, sin que nadie de ninguna empresa fuera a ofrecerle nada, creyendo que de los gastos se hizo cargo la aseguradora de LAPA, siempre mediante abogados y con duras peleas para conseguir las cosas en el Instituto del Quemado.

En cuanto a su internación, le contó su madre que el médico del hospital la llamó desde su casa, porque en el hospital las llamadas estaban programadas cada tres minutos; que su madre vino en el avión que puso la Gobernación de Córdoba y se hospedó en el departamento de un tío; que ella realizó un acuerdo indemnizatorio por los daños con LAPA.

A preguntas de las partes, aclaró que al hombre que escuchó insultar, fue cuando iba a despegar el avión, antes del ruido, y cree que era como si hubiera gritado o se hubiera sorprendido, que dijo algo así como “...qué pasa con esto, mierda...”; que la voz de ese hombre venía de la cabina, por lo que supuso que la puerta estaba abierta (no lo veía porque la cortinita estaba cerrada) y era del que manejaba el avión, que podía ser el piloto o el copiloto.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Respecto a si escuchó alguna sirena o alarma, dijo que ella en el momento no lo supo, o no sabía la clase de ruido; que un año y medio después vio por primera vez en la televisión el video y al oír el ruido lo asoció con lo del día del accidente, y supo que ese era el ruido que había escuchado.

También manifestó que le llamó la atención el hecho de que no había cartillas de seguridad, de las plastificadas, en los bolsillos traseros de los tres asientos delante del suyo; que en los quince minutos de espera antes de despegar, los buscó para sus dos amigas que nunca habían viajado en avión, y no los encontró. Que si bien las azafatas habían dado las instrucciones y señalado las salidas de emergencia, no habían explicado la posición que debía adoptarse en caso de choque.

Agregó que no tenía presente si en su declaración en el Juzgado, que realizó pocos días después de salir de la clínica, no sabe si mencionó lo de la falta de cartillas. Que lo recordó cuando su cabeza empezó a pensar de vuelta; que estuvo casi un año peleando por recuperarse y ponerse de pie, desconociendo lo que pasaba afuera y sin ver noticias para que no le afectaran.

Manifestó que todos los días de su vida piensa en el accidente, y así fue recapitulando todo desde el momento en que se subió al avión, todos los pasos. De esa manera, al recordar que tenía una revista en la mano, se acordó de que la tenía porque no estaban las cartillas de emergencia en la parte trasera de los asientos.

Respecto a las lesiones sufridas, manifestó que tiene el 65% de su cuerpo quemado, dos dedos del pie amputados, falta de movilidad en un brazo y dificultad para estar mucho tiempo de pie por falta de circulación, que le practicaron cuarenta cirugías, y fue sometida a cincuenta anestésicos totales.

2) Oscar Alfredo NOBILE

Pasajero del avión siniestrado. Relató que había venido a Buenos Aires y se había hospedado en lo de un amigo por motivos de trabajo, y tenía que regresar a Córdoba.

USO OFICIAL

Que el día del accidente llegó sobre la hora a Aeroparque, se presentó en el mostrador, luego subió al colectivo que lo llevaba al avión. Recordó que ya en el mismo reconoció a algunas personas, y se sentó en uno de los asientos del medio (en el 14 B sobre el ala).

Manifestó que el avión empezó a moverse, buscando la pista de despegue sur-norte, el comandante dijo la temperatura de Córdoba y que tenían el turno cuatro. Que al llegar a la cabecera de pista, el avión comenzó a girar hacia la izquierda para el carreteo, se sintió la aceleración de las turbinas y comenzó el carreteo, ya se verificaba adentro del avión que éste aumentaba la potencia y la aceleración, hasta que en un momento, a mitad de pista cree, se sintió una desaceleración, como que empezó a frenar; que él pensó que el piloto se había arrepentido de tomar altura y decidió abortar el despegue. Que, de pronto, sintió un ruido de roce de goma con goma por el accionamiento de los frenos; que la velocidad era considerable y difícil de estimar y que el sonido pasó de ser un roce de goma a un sonido metálico, como un chillido, y luego empezó a virar el fuselaje del avión. Recordó que en ese momento se puso a rezar.

Aclaró que estuvo consciente todo el tiempo y que, inmediatamente, vio asientos que volaban por el aire; recordó que se sintió un impacto, que podían haber sido las alas contra los instrumentos de medición de la pista; después sintió un golpe que supone fue contra las rejas de la pista, y luego el impacto final del golpe contra el montículo de tierra y las máquinas viales que impidieron el carreteo hasta el Río de la Plata.

Dijo que al momento del impacto contra la máquina, adentro del avión había gritos y llanto, luego hubo un extraño silencio y luego mucho calor, por el fuego que venía de afuera hacia adentro, como una ola que subía y bajaba. Que por ello, estimó que cuando subiera de vuelta esa ola de fuego lo iba a tirar en un agujero que se había hecho del lado izquierdo sobre el fuselaje (quizás por las puertas de emergencia o por el desprendimiento del ala), por el cual se veía césped. Entonces en el momento calculado se lanzó, se tapó la cara con las manos y saltó arriba del ala, corrió hasta donde vio gente que estaba parada en el campo, atónita, como estatuas sin reacción y vio que había gente que se apagaba el fuego rodando en el campo, otra saliendo por la

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

puerta de atrás del avión y también vio la manguera de fuego producida por la cámara de gas.

Recordó que un parrillero del lugar lo ayudó sacándole la ropa, que le salía humo de los mocasines y del pantalón, que una persona le dio el teléfono y llamó a su esposa, y a la media hora la ambulancia lo socorrió, le inyectaron algo y lo llevaron al Hospital Fernández, siendo luego derivado a la Clínica Santísima Trinidad a través de OSDE, su obra social, donde estuvo internado en terapia intensiva.

Respecto al hueco por el que salió sin ayuda de nadie, dijo que podía ser la puerta de emergencia que está arriba del ala, que estuviera distorsionada, ya que el hueco era de forma irregular. Que previo a salir le sacó el cinturón a su compañera de asiento (María Ester Lenos), quien se lanzó detrás de él.

Refirió que la manguera de la cámara de gas largaba fuego incendiando el ala derecha del avión, y que no vio a nadie tratando de apagar el fuego, ni siquiera bomberos, recordando que la posición del avión impedía el ingreso de las ambulancias del SAME.

En cuanto a las lesiones que sufriera, dijo que tuvo el 15% de su cuerpo con quemaduras, en su mayoría en la cara y en las manos, que le hicieron injertos de piel que le sacaron de los muslos y de la ingle, que le hicieron retoques, y estuvo un año y medio con tratamiento psiquiátrico como paciente fijo, y después ambulatorio.

Dijo que no fue nadie de LAPA a visitarlo en su internación, y que desde el principio los tratamientos los cubrió OSDE, hasta que cambió a DOCTOS, y que desconoce si esos gastos fueron trasladados a la empresa de seguros.

Por último, quiso hacer una consideración, en su condición de ingeniero: dijo que le parecía lamentable que ninguna de las autoridades del Gobierno que se sucedieron desde el accidente hasta el día de hoy se hiciera cargo de las víctimas del accidente, que nadie se hizo cargo de que la casilla

de gas esté en ese lugar, la que bien podría ponerse enterrada, o podría correrse (como hicieron con la estación de servicio que había en el lugar), aunque cueste dinero, para evitar un futuro accidente. Que desearía que se sienta un precedente y que se remueva esa casilla, ya que si no hubiera estado allí, calcula que más de la mitad del pasaje se hubiera salvado.

Aclaró que si bien la Junta de Accidentes concluyó que el fuego se inició antes por el vehículo que chocó en la calzada, él sabe que esa manguera de fuego lo avivó o potenció sobre ese costado del avión, donde fueron los más perjudicados, porque no pudieron salir por ese lado.

3) *Rafael Eduardo DOBON*

Pasajero del avión siniestrado. Relató que llegó al aeropuerto dos horas antes del vuelo, y que su asiento era el 12 A (ubicado sobre la ventanilla, del lado izquierdo, en la mitad del avión, cerca del ala); que subieron al avión, y había cola de espera para despegar, ya que había naves adelante, por lo que su avión salió con retraso.

Recordó que cuando el avión tomó velocidad de despegue desde la cabecera de pista, al instante se dio cuenta de que el avión no podía levantar vuelo, porque empezó a temblar y a moverse en forma extraña; aclaró que él viaja habitualmente en avión, y esto era distinto. Refirió que se escuchaban gritos entre el pasaje, por un corto tiempo, no sabe cuánto, un minuto o dos, hasta que ocurrió un impacto fuertísimo, se apagaron todas las luces y se escucharon los gritos con más vehemencia

Que a él, que estaba al lado de la ventanilla, el asiento delantero le había aprisionado una pierna contra el fuselaje y de los nervios y el estrés no podía sacarse el cinturón de seguridad; que no sabía qué había pasado; comenzó a haber fuego y un calor insoportable adentro; que la única luz era la producida por el fuego, que cuando pudo sacarse el cinturón (que le costó desabrochar porque tenía las manos quemadas) no podía sacar la pierna; se esforzó para hacerlo; recuerda que cuando se paró de su butaca para salir al pasillo, no estaban las butacas de al lado suyo, en las que al despegar había dos personas, cree que un matrimonio.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Que salió de ese mismo lado del avión, por un orificio que se había abierto en el fuselaje por el impacto, atrás de su asiento, que no recuerda haber saltado, ya que el fuselaje estaba sobre el piso. Que tenía el pantalón en llamas, había perdido un zapato, que eso le produjo quemaduras importantes en sus piernas, pero igual corrió con un pie descalzo, que evidentemente la adrenalina hace que uno pierda de vista lo que hace; que así llegó a una estación de servicio -que hoy ya no está- y que se le acercaron personas que lo llevaron a una ambulancia en la que ya había alguien -un bombero con fracturas expuestas-.

Que veía un hombre en llamas totalmente que se bajó a pie del avión; que no perdió el conocimiento, que habló con los médicos cuando llegó al Hospital Fernández -donde la situación era caótica por la cantidad de víctimas-y le pidió a una enfermera que llame a su casa.

Recordó que el tránsito estaba complicado, por eso la ambulancia debe haber tardado en llegar.

Refirió que viajaba una vez cada dos meses por trabajo, de Córdoba a Buenos Aires, por distintas líneas aéreas.

Respecto a las instrucciones que les dieron a los pasajeros antes del vuelo, dijo que en esa época la empresa daba un diario de abordaje, una cartilla de seguridad que siempre estaba en el bolsillo del asiento de adelante, que no recuerda haberla visto en este caso, pero no por eso puede decir que no estaba.

En cuanto a las lesiones que sufriera, dijo que tuvo el 40% de su cuerpo con quemaduras, en sus piernas, manos, un daño neurológico en su pierna izquierda, por el golpe del accidente que es irreversible, que le provoca al caminar desbalances pélvicos; que estuvo tres meses internado, que sufrió veintiséis intervenciones quirúrgicas para que le efectuaran auto-injertos, muchos meses de kinesiología, y que luego de tres meses en cama sin caminar, le costó volver a empezar, y tuvo que recuperar peso entre otras cosas.

USO OFICIAL

4) Marcelo Claudio BIANCOFIORE

Chofer de la firma Transtrip desde el 8 de enero a septiembre de 1999.

Refirió que el 31 de agosto de ese año fue a buscar a Weigel a su casa para llevarlo a Aeroparque; que éste lo estaba esperando en la puerta con dos maletas, que le indicó cómo tomar la autopista Panamericana, y que durante el viaje no hablaron, que nada le llamó la atención, que fue callado y reservado todo el viaje.

Explicó que para cobrar el viaje, los pasajeros debían firmarle un vale que él luego pasaba a la empresa; y que ese día Weigel le firmó el vale y no lo completó, por lo que el deponente tuvo que anotar el número de vuelo y otros datos.

Manifestó que la semana anterior a esa fecha, lo había llevado a su casa a la noche, y esa era la primera vez que lo había visto. Que en esa oportunidad, Weigel viajó junto con dos azafatas, manteniendo entre ellos diálogos normales, y que no hubo nada que le llamara la atención. Asimismo, el nombrado no tuvo que completar el vale ni firmarlo, por no haber sido el último en bajarse, que es quien debe hacerlo.

Asimismo dijo que había trasladado en diferentes días a Etcheverry, a Tantos y a Iglesias.

Explicó que se enteró del accidente cuando estaba trasladando a otra chica para un viaje, que vio fuego y creyó que era una explosión, y después se enteró que era un avión de LAPA y que el accidentado era el comandante que él había llevado a Aeroparque.

5) Miguel Angel SIRE

Refirió que trabajó en Transtrip desde febrero del año 1999 hasta el año 2001, transportando al personal de la empresa LAPA. Destacó que ubicaba a Luis Etcheverry, puesto que lo había trasladado varias veces, incluyendo el día del accidente.

En cuanto a este último viaje, refirió que duró media hora y fue normal, como todas las veces que lo llevó a Aeroparque o lo fue a buscar a su casa; que nada le llamó la atención, que estaba como siempre, y que era una

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

persona agradable, normal, conversadora, que hablaban de cosas del viaje o cosas que surgían de ir mirando para ir pasando el tiempo, destacando que no notó en el pasajero nervios ni nada diferente el día del accidente.

Respecto al comandante Weigel manifestó que lo conoció por haberlo transportado alguna vez, pero menos que a Etcheverry, manifestando que Weigel era más reservado, con otro carácter, pero no tenía nada que le llamara la atención.

En relación a Tantos, la comisario de ese vuelo, dijo que la trasladó, y que era una chica normal y reservada.

6) Cristina Verónica IGLESIAS

Manifestó que en la actualidad se desempeña como Auxiliar en LAN Argentina, donde trabaja con Borsani, con quien tiene buena relación.

Comenzó su relato destacando que cuando ocurrió el accidente, hacía seis meses que trabajaba en LAPA; que ese día estaba de guardia y le avisaron que tenía que volar a Córdoba y pernoctar allí.

Puntualizó que en el avión hicieron la demostración de emergencia, que el comandante había dicho mal su nombre como haciendo un chiste y que iban a tardar en despegar, creyendo recordar que la puerta se cerró en horario.

Continuó con su relato manifestando que hasta ese momento era todo normal, que a sus dos compañeras de vuelo no las conocía y que con los pilotos había volado, pero no los conocía, resaltando que no tenía acceso a la cabina por ser nueva. Que Antolín se había ido al cockpit con la comisario, y que ella se quedó atrás pues no tenía confianza.

Dijo que el carreteo del avión fue normal, que ellas saben cuando va a levantar, y esta vez sintió como que levantó un poquito, carreteó, y cayeron las máscaras; aclaró que como no había mampara para adelante, desde su asiento podía ver a los pasajeros y la cabina, pero lo que no veía bien era hacia afuera.

Que esperó a que el avión pare, y se sacó el arnés efectuando el repaso mental de acciones que debía hacer; trató de abrir la puerta y le costó muchísimo porque el avión estaba roto; que los pasajeros empezaron a ir hacia la puerta y creyó que iba a morir aplastada, y que entre varios movieron la palanca y ahí salieron todos en malón.

Continuó relatando que cuando salió se quedó ahí afuera, y que como el avión tenía roto el tren, estaba ahí nomás del suelo, por lo que era como bajar un escalón. Que vio bajar a su compañera, y que cuando bajó un señor la agarró del brazo y salieron corriendo, que no la dejaron entrar a la estación de servicio, pidió un celular y llamó a su familia para avisar que estaba bien, después se metió en una camionetita de LAPA hasta que la llevaron a la oficina.

Dijo haber realizado en la firma LAPA cursos de emergencia, de primeros auxilios, de búsqueda y salvamento, en diciembre de 1998, y que en enero de 1999 empezó a volar.

Que el día del accidente tenía asignada la posición 2, es decir que se encargaba de la puerta trasera izquierda; que chequeó de la mitad para atrás del avión, los cinturones, etc. y el equipo de emergencia.

Que el cierre de puertas lo ordena el comandante y luego la comisario, que es quien da el “ok” de cabina.

Precisó que no sintió un golpe tan fuerte, y que de hecho no tenía ni marcas, sólo un poco de ellas por el arnés.

Refirió que cuando se abre la puerta, el tobogán se acciona en forma automática; que antes de salir se enganchan los toboganes y se efectúa “cross check”, y que ello se realiza así para que, en el caso que tengan que abrir la puerta, no tengan que efectuar ese procedimiento.

Recalcó que tenía habilitación para desempeñarse en ese tipo de avión.

Manifestó que las cartillas, que están siempre en el avión, decían cuál era la posición de impacto, no recordando si en el avión accidentado estaban todas las cartillas en su asiento, pero que es habitual que haya. En cuanto a este punto, dijo que las auxiliares son las que controlan que haya

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

cartillas, pero que ese control es aleatorio, que en LAN Argentina es cada ocho asientos y que en LAPA se chequeaban todas las filas.

En cuanto a la apertura de la puerta el día del accidente dijo que le costó abrirla porque el avión estaba roto y el peso de la puerta lo tenía en contra, pero se abrió.

Destacó que todos los despegues se hacen con el tobogán enganchado en la puerta y que en los cursos no practicó la apertura de la puerta con el tobogán enganchado.

Al ser preguntada por las partes para que manifieste si además de la broma del cambio de su nombre, el comandante había efectuado otras bromas, refirió que no recordaba, pero que al tiempo, luego de escuchar la grabación le había parecido que sí.

Manifestó que había dialogado antes con el piloto, lo que es normal, y habían arreglado para ir a cenar todos en Córdoba. Al respecto remarcó que cuando uno vuela no conoce a los compañeros de trabajo e igual arreglan para ir a cenar, aunque no es una cena de amigos.

Nuevamente preguntada respecto de los cursos realizados por la nombrada, incluyó a los de primeros auxilios, de RCP y tratamiento de heridas, etc., refiriendo que en éstos se aprende lo básico de primeros auxilios. Dijo que los cursos son una vez por año, que su inicial lo había tomado en diciembre del año anterior y que no tuvo oportunidad de aplicar lo aprendido en los cursos porque ya se escuchaban las sirenas.

Que lo mismo sucede en el caso de que haya un problema con un pasajero, ya que primero se pregunta si hay un médico, puesto que a veces es peor que intervenga una auxiliar a que actúe un médico.

En relación a los descansos explicó que se regían según la Ley 671, donde había tablas de descanso, en las que se precisaba la cantidad de horas trabajadas y cantidad de horas de descanso; que tenía 30 días de vacaciones y 10 días opuestos.

Dijo que el día del accidente estaba descansada y que no había conversado ese tema con el resto de la tripulación, explicó que a veces en un día se hacen dos tramos a Iguazú, y que puede suceder que en el último tramo, tal vez esté más cansada.

Expresó que se desempeñó en LAPA hasta que la empresa cerró. Que luego del accidente fue durante un mes a distintos psicólogos, una o dos veces por semana y después más espaciado, y que el accidente no la afectó para sus tareas.

A preguntas de las partes, respondió que no había tenido oportunidad de alertar a los pasajeros, que primero trató de abrir la puerta para que no vayan a esa puerta y quizá no se pudiera abrir.

Mencionó que una persona que se le acercó le dijo que había olor a gas, ahí lo sintió y salió corriendo, y que al día siguiente notó que en su uniforme le había quedado olor a gas. Resaltó que cuando salió de su sector, no había fuego.

Con relación a la conversación de las otras tripulantes en el cockpit, destacó que es normal que entren a la cabina a llevar algo a los pilotos. A preguntas precisas para que explique si pueden conversar en la cabina con los pilotos, dijo que cuando hay demora en despegar, sí pueden hacerlo si ya realizaron las listas, refiriendo que entran a la cabina pero que no hablan hasta que ellos no las miran.

Preguntada nuevamente respecto de las cartillas de emergencia que existen en los asientos del avión, manifestó que se controlaban en todos los asientos, como los salvavidas.

Refirió que luego del accidente se encontró con Deutsch, en una oportunidad en que hicieron una foto institucional, y se lo presentaron.

Precisó, además, que en un avión de las características del siniestrado hay tres matafuegos, los que chequean antes de dar el “ok” de cabina; que ella estaba en condiciones de utilizar un matafuego, pero que en este caso era recomendable salir del avión y salvarse.

En cuanto a ello, destacó que en los cursos aprendió la actitud frente al accidente, intentar salvar la vida de la gente, dirigiéndolos a la puerta y habilitar las salidas posibles.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Por otro lado, refirió que cuando cerró LAPA pasaron a Federales, después a SW y posteriormente a LAN Argentina, por eso la mayoría que estaba en LAPA pasó a trabajar a LAN, y manifestó que creía que personal de la gerencia también debió haber pasado.

Respecto a si la cabina de los pilotos estaba cerrada en el despegue, manifestó que no lo recordaba, pero que lo recordaría si estuviera abierta, puesto que el procedimiento de rutina de cierre de cabina, lo revisa la comisario. Al respecto refirió que creía que desde su posición podía ver la puerta.

Agregó que cuando corrió, no asistió a pasajeros, recordando que una pasajera le dijo si le podía sacar la media de nylon y ella le respondió que esperara a los médicos. Asimismo, en cuanto al sector del avión que por su rol debía evacuar, refirió que no sabe si cuando salió se encontraba evacuado, puesto que salió con un grupo de gente en malón.

En relación a este punto refirió que no recordaba si había fuego dentro del avión en el momento del impacto, que no tenía fuego cerca y que no usó el matafuegos.

Resaltó, además, que al momento de efectuar las indicaciones a los pasajeros se menciona que hay una cartilla en el asiento y que la miren, recordando que nadie reclamó que no la tuviera.

En relación al material de los cursos mencionó que cada una tenía los manuales, y que no recordaba cuántos tipos de evacuaciones se preveían. En cuanto a las catástrofes, manifestó que no recordaba si había algunas frases mandatorias para decir.

7) Rosario MORENO BOURSE

Refirió que fue Auxiliar de LAPA entre 1995 y 2001, luego trabajó en Cisco Systems desde el 2002 al 2005, y desde hace dos años y medio lo hace en Austral.

Expresó que conocía a los tripulantes del vuelo 3142 accidentado; que con Weigel había compartido pocos vuelos, lo conocía del pasillo, tenía buen humor y no puede juzgarlo profesionalmente; y que con Tantos tenía bastante relación, su actitud era muy profesional, le gustaba mucho su trabajo y quería lo que hacía.

Dijo que recibió una vez por año instrucción de recurrent, que es un curso donde ven emergencias, les toman examen, y además los cursos de los distintos aviones. Que los cursos eran buenos -señaló que Enrique Piñeyro era muy exigente en los que él dictaba-, les daban fotocopias, les pasaban películas de accidentes, que nunca pudo poner en práctica lo que aprendió porque no tuvo ningún inconveniente; y que hicieron poca práctica de apertura de puertas. Agregó que las supervisoras de vuelo daban los temas de los cursos.

Que no se acuerda muy bien si se le debieron vacaciones; que no se respetaban tanto los vencimientos en las horas de los descansos, comparándolo con Austral.

Refirió que no eran muy buenas las prácticas de primeros auxilios; que a partir del accidente todo cambió y ahora le dan más importancia, los cursos son más largos y más intensivos; además lo exige la Fuerza Aérea, y les dan una credencial de TCP.

Manifestó que Piñeyro se fue de LAPA porque renunció en malos términos, ya que era muy exigente con la seguridad y la empresa no quería gente así. Señaló que ellas tenían que volar vencidas para ponerle el hombro a la empresa. Citó como ejemplo que si no andaba una linterna, Piñeyro -por lo que conocía cómo era en el tema de seguridad por los cursos que daba- plantaba un vuelo, cuando otra persona no lo hacía. Aclaró que no estuvo presente el día en que éste plantó un vuelo, pero percibió que sus compañeras tenían horas vencidas pero no podían decir “me bajo del avión” y bajarse porque las echaban, no iban a estar apoyadas por la ley.

Expresó que dependía jerárquicamente de Betina Angel, que era la Jefa de Tripulaciones; que de ella dependían todos los tripulantes de la Jefatura de Comisarios y Auxiliares, y no sabe de qué gerencia dependía.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Dijo que las Auxiliares se fijaban si estaban vencidas las horas de descanso entre vuelos, por una fotocopia del gremio, y que la empresa no tenía esa tabla. Que quien concedía esos descansos era Amalia Botini, entre otros; que ellos hacían la programación por mes, pero a veces se pasaban de esas horas. Señaló que el plan de vuelo se daba unos días antes de que termine el mes, que en las planillas se respetaban los vuelos, pero si no se cumplían porque había un inconveniente en algún vuelo demorado, ya no se cumplía con el descanso.

Refirió que el tema de la cabina estéril, en que no se puede entrar al cockpit, se empezó a cumplir después del accidente, ya que antes no se hacía.

Manifestó que antes del accidente, no recuerda cómo estaban registrados o a quiénes acudían por inconvenientes, supone que a la Gerencia donde estaban Napoli y Magio, que no sabe si es la de Recursos Humanos; que luego, comenzaron a estar registrados con la licencia TCP, exigida por la Fuerza Aérea, que da el curso para obtenerla y para entrar a una línea aérea.

Le pareció recordar que Ricardo Wilson estaba en la Gerencia de Servicios al Pasajero, con Betina Angel; que no sabe quién controlaba los vencimientos; que Amalia Botini trabajaba en el hangar; que Napoli, de Recursos Humanos, la entrevistó para entrar en 1995, que ella seleccionaba el personal.

En cuanto a los contenidos del curso que dictó Piñeyro, dijo que era teórico, práctico y de emergencias, que enseñaba lo que había en un avión, por qué volaba, las listas de chequeo, lo que había en el galley, los pasos a seguir cuando había fuego, qué hacer con un piloto incapacitado, cómo arrojarse del tobogán y de la ventanilla del cockpit, y que puede ser que el concepto de cabina estéril lo haya enseñado él.

Agregó que Piñeyro dejó LAPA en 1996, que nunca voló con él, y que ella es amiga de su mujer, Carla Calabrese, por lo que lo ve en sus cumpleaños.

USO OFICIAL

Que el examen teórico consistía en cien preguntas (como por ejemplo cómo debían proceder si había fuego en un horno), que tenían que estudiar y memorizar, que tenían que sacarse 90.

Refirió que distribuir roles es dividir las tareas de evacuación y puerta, y que hay frases mandatorias que tienen que decir: “ por acá” o “salten”.

Que no conoce a ninguna azafata que hayan echado y que si bien no recuerda, seguro que ella voló vencida, pero no le hizo el planteo a nadie porque sabía que no iba a llegar a nada si lo hacía; que no había teléfonos para denunciar esto.

8) Silvia Elizabeth MEYBAUM

Dijo que actualmente es Gerente de Guardia del Marriot Plaza Hotel, quien manifestó que fue tripulante de cabina en LAPA desde mayo de 1996 hasta septiembre de 2002.

Comentó haber volado pocas veces con Weigel, quien le parecía profesionalmente normal, y que era de hacer chistes; que con Etcheverry sabe que alguna vez voló, y que a Tantos la conoció de cruzarla en los pasillos.

Refirió que en LAPA siempre cumplió con los descansos, con el régimen de vacaciones y que ella voló dentro de la ley. Que realizó los cursos de recurrent una vez al año, de tripulante y el especial de cada aeronave, habiendo aprobado todos los exámenes, chequeados por la Fuerza Aérea; que ella venía de otra empresa, y que voló como tripulante todos los aviones de LAPA en los que estaba habilitada, menos SAAB. Que los cursos eran teóricos y prácticos, utilizaban manuales y se repasaban las dudas, iban al avión, a una balsa, hacían simulacros de evacuación -que no eran específicos de cada avión- y de primeros auxilios, abrían un tobogán y evacuaban, que en LAPA querían tener tripulantes bien entrenados y lo lograban, y que ella se sentía bien en la empresa.

Que no recuerda desde cuándo los cursos de recurrents se hicieron más largos y estaba presente personal de la Fuerza Aérea, pero fue durante los últimos años. Agregó que ella nunca tuvo como instructor a Piñeyro, y que tampoco voló con él.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Refirió que la jefatura de comisarios y auxiliares estaba a cargo de la Gerente Betina Angel; que las programaciones de vuelo las hacía Marcelo y Amalia Botini, que respondían a la anterior.

Que ella vivió abortos de vuelo y escapes normales, no graves, y todo se desarrolló como tenía que ser. Recordó que una vez se cruzó una bandada de pájaros, hubo olor a pollo quemado, se chequeó una turbina y siguieron; otra vez una vaca se cruzó en un despegue, hubo aterrizajes con viento, frenadas de golpe en despegues, escapes cuando se está por aterrizar; todas situaciones en que el pasaje se asusta y ella debe mostrarse tranquila; aclarando que no tuvo ningún aborto de vuelo o escape con Weigel.

Por otra parte, ratificó su respuesta a la pregunta 14 de fs. 7108, en cuanto a que el vuelo rasante de Weigel en Villa Gessell se lo contó García por haberlo visto estando en la costa; que se enteró antes del accidente, que se sabía de chisme, incluso antes quizás de que empezó a volar.

En cuanto a las modificaciones en la seguridad aérea luego del 31/8/99, dijo que lo único que cambió era que daban el “ok” de cabina por teléfono; y recordó que tenían menos contacto con los pilotos, que estaban menos tiempo adentro del cockpit mientras no afectaba la cabina estéril.

Respecto a este último concepto, dijo que siempre lo respetó, que lo aprendió en otra línea aérea y que en LAPA se lo repitieron y está en los manuales, ya que es básico, y que si ella entraba a la cabina y los pilotos estaban hablando entre ellos, ella no hablaba.

Añadió que creía que después del “ok”, la cabina estéril comenzaba cuando prendían motores y terminaba cuando los pilotos cortaban el cartel de “cinturones”.

Refirió que cuando obtuvo su licencia para trabajar, no había TCP otorgada por la Fuerza Aérea, sino que la misma empresa las habilitaba como auxiliares, y cuando estaban vencidas, avisaban a sus superiores.

USO OFICIAL

Respecto a Wilson, dijo que lo conocía y no lo quería nada, que le parecía que molestaba, que tenía malas ideas, decía cosas ilógicas, que estaba en la parte de servicio a los pasajeros y parecía que no había volado.

Dijo conocer a Moreno Bourse, por haber volado dos meses con ella en cabotaje en el 97 y no la veía hace siete u ocho años.

Dijo que su supervisora controlaba sus descansos, y en vuelo el comandante. Que algunas de sus supervisoras fueron Suárez, Greslevin, Andrea Bernardi, y todas ellas estaban a cargo de Betina Angel.

Manifestó que antes de volar en LAPA, lo hizo un verano en DINAR, y que su instrucción la hizo con gente de Britania, y que los cursos iniciales de LAPA estaban bien comparando el nivel de exigencia o duración con respecto a los de Britania, que inclusive los de LAPA eran más exhaustivos.

En cuanto a los cursos de CRM, dijo que no los tuvo en los dos o tres primeros años en LAPA, y luego sí, en el Sheraton, no recordando quiénes eran los instructores ni quién los organizaba.

Manifestó que dejó la actividad, que recuerda con mucho cariño, por retiro voluntario y por temas personales.

9) *María Alejandra SUAREZ*

Refirió que se desempeñó en LAPA desde 1994 hasta el 2000, siendo Auxiliar de abordaje seis meses, ascendiendo luego a Comisario - permaneciendo como tal durante un año o año y medio- y luego a Supervisora de Comisarios; que se reportaba a la Gerente Betina Angel, y luego a Ricardo Wilson.

Dijo que como supervisora, sólo volaba para supervisar en vuelo, y hacía algunos vuelos como Comisario; que tenía que verificar que se cumpliera con todo; que la tripulación a veces no sabía que los iban a supervisar; que se supervisaba todos los días a distintos vuelos, eran cinco supervisoras, que también daban instrucción, cursos del avión y de CRM específica del avión.

Refirió que hizo cursos para ser supervisora, que eran controlados por su jefa y el examen era tomado por la Fuerza Aérea, y aclaró

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

que fue auxiliar durante poco tiempo porque ya había volado en Iberia un año con ese cargo, que también hizo cursos en la Fuerza Aérea que aprobó para ser instructora de CRM, por lo que hizo cursos adentro y fuera de la empresa.

Que la Fuerza Aérea era quien las habilitaba, la compañía le otorgaba validez y cada año se renovaba. Agregó que cuando entró en LAPA, eran treinta las auxiliares, por eso ascendían tan rápido y eran habilitadas. Que su primer jefe fue Magio y luego Betina Angel, y ellos dictaban los cursos, luego conjuntamente con Recursos Humanos.

Señaló que a Weigel lo conocía, si bien ella no voló en SAAB, pero compartió cursos con él o esperas, que le parecía alegre, y un poco confianzudo. Que ese era el concepto que se escuchaba de Weigel en la empresa, y en cuanto a la capacidad técnica de él, se decía que era poco serio y que mezclaba lo profesional con lo personal, pero por su posición no se guiaba por los rumores.

Que lo de su vuelo rasante por Villa Gessell se comentaba antes del accidente, que cree que fue sancionado por eso, pero eran rumores típicos de cualquier actividad laboral.

Luego recordó, al serle leída su declaración de fs. 7051, que voló con Weigel cuando éste era copiloto de B-737.

Respecto a Etcheverry, dijo conocerlo muy poco porque era medianamente nuevo, y lo había cruzado por los pasillos. Que a Tantos la conocía mucho pero no era amiga, no tenía buena relación con ella, si bien era responsable en lo técnico y cumplía con lo pedido cuando la tomaron, ya que ella fue una de las personas que estuvo cuando aquella ingresó.

Que participó en un escenario para emergencias o procedimiento de evacuación sobre el B-757, cuando se sumaron ese tipo de aviones, antes del accidente, en el que fueron supervisados por Fuerza Aérea, y en el cual intervinieron tripulantes, pilotos, personal de la empresa y público conocido (personas de 60 años, algún discapacitado, bebes de juguete, como víctimas).

USO OFICIAL

Que para ser instructora de CRM, recibió su instrucción de Leitman Patt, y luego, con las demás supervisoras, daban cursos de lo aprendido; que cree que Vandam preparaba los exámenes de CRM, y que ésta dependía de Arzeno o de Rastelli.

Manifestó que ella, que tenía la posibilidad de elegir los vuelos que iba a supervisar, evitaba los de Weigel, ya que por su forma de ser no le gustaba, no se sentía segura. Pero tenía una amiga de ella que voló con él en SAAB, y no había tenido problemas.

Refirió que colaboró el día del accidente, que estuvo en la Clínica Bazterrica con las dos auxiliares, y se quedó toda la noche con Cristina Iglesias, a quien había llevado con su auto hasta allí. Que no recordaba si había otra gente de LAPA en la clínica.

Respecto al tema del saco de Tantos, que recordó después de que le leyeran su declaración en instrucción, dijo que Iglesias le había comentado que le había llamado la atención que aquella hubiera salido del cockpit sin él antes del despegue, porque era norma de la empresa mantener el uniforme puesto hasta después del despegue, para que la gente los identifique y no los confunda con pasajeros, y que de ese hecho hubo comentarios por parte de gente que estaba en otros hospitales.

Recordó haber tenido problemas en un avión en el año 1997, en el que se rompió una parte del tren de aterrizaje, pero que fue sólo un susto ya que no hubo heridos.

Refirió que luego del 31/8/99 no es que se haya modificado algo de la seguridad de la compañía, pero como después de cualquier accidente, uno se pone más cuidadoso. Que inclusive fue más estricto el tema de la cabina estéril, si bien eso se respetaba siempre.

Que nunca se podía ingresar a la cabina estéril (determinados minutos antes y después del despegue) por conversaciones ajenas al vuelo, sino sólo comunicaciones de seguridad, y esto se enseñaba en los cursos de emergencia, no recordando cuál era la sanción -escrita o verbal- de violar la misma; que no le pasó en un vuelo que ella supervisara que se hubiera violado, pero sí sabía que en ese caso, los pilotos levantaban la mano e indicaban ellos que era cabina estéril.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

En cuanto a Piñeyro, dijo conocerlo porque daba un curso de emergencias cuando ella ingresó, y además voló con él. Manifestó que como instructor y en vuelo era muy responsable, muy serio, y tal vez se iba al otro extremo, muy perfeccionista pero como obsesivo, como que estaba siempre buscando el error, no sabiendo si llegó a volar como comandante.

Manifestó que el curso de CRM, que cree que empezó en 1997 ó 1998, lo daba Leitman Patt que era de Fuerza Aérea, y que cree se dictaba en el INMAE, dos veces por semana, tres o cuatro horas cada vez, durante un año, y tenían vencimiento anual; que ellos exponían, investigaban, veían videos. Que no recuerda haber visto a Leitman Patt en LAPA, no sabe si asistía allí, y que el nivel del curso que daba era muy bueno, completo, claro y útil, que no se trataba el tema de la cabina estéril puntualmente, ya que eran temas más amplios.

Respecto al tema de los descansos, dijo que en su sector se cumplían estrictamente, en otros sectores no lo sabe. Que los controlaba principalmente cada uno y la jefatura de cada sector -sea pilotos o auxiliares- que sabía los horarios y se encargaba de eso y recibía, en su caso, los reclamos; que a ella personalmente no le hicieron ningún reclamo, ni de vacaciones ni de licencias; que sí recibió quejas de otras auxiliares por tener dudas de volar vencidas.

Que a la jefatura de cada sector le informaban si había un vuelo demorado, si había mal tiempo, estaban atentos a los horarios e informaban a Programación.

Dijo que conocía a Rosario Moreno Bourse, que era auxiliar, chica, inmadura, y así era su forma de ser, que faltaba, pedía guardias, la declarante le mandaba médico y no estaba en su casa, y supone que se fue por algo de eso.

Sobre Vandam, refirió que preparaba los recurrents anuales, organizaba todo el curso de CRM, hacía los ítems a seguir en el curso, se

encargaba del diseño; que también estaba en eso Rastelli; que Arzeno había hecho el curso; y que Chionetti también era instructor

Dijo no recordar la Disposición 37/97 de la Fuerza Aérea; que nunca fue echado alguien por quejarse por exceso de vuelo.

Señaló que ella se retiró voluntariamente de LAPA, dejando la actividad aerocomercial por sus hijos.

10) Celia Elizabeth CASAGRANDE

Refirió que ingresó a LAPA en 1996, ascendiendo a Comisario en 1998, que lo hizo hasta su quiebra en 2002, luego pasó a Federales, hasta 2004, y desde ese año hasta la actualidad es Comisario de LAN.

Comentó que hubo muchos compañeros de LAPA que pasaron a LAN, recordando entre ellos a Iglesias, Karina Teumer, Analía Vilchez y Gustavo De Víctor.

Refirió que el curso de ingreso que hizo en LAPA fue largo y bueno, que realizó todos los que correspondían, y que eran específicos para cada avión (737, 757, 767).

Manifestó que nunca tuvo la oportunidad de ver nada raro, que suele decir las cosas que piensa, y que había buena predisposición por parte del área de mantenimiento.

Dijo que Weigel como compañero de trabajo era divertido, siempre estaba bien, hacía con él vuelos cortos, unos cuantos vuelos -él como copiloto y una vez como capitán- y le parecía amable, que nunca le pareció preocupante técnicamente.

Aclaró que ella es seria, y Weigel era de piropear, y eso incomodaba -y se lo había dicho-, pero no tenía nada que ver con la seguridad.

Respecto a Etcheverry, manifestó no recordarlo ya que sólo voló con él una vez.

En cuanto a Tantos, dijo que como jefa hizo su instrucción, y que voló con ella como tripulante.

Señaló que siempre tuvo sus cuarenta días de vacaciones.

Refirió que en 1999 el recurrent se unificó para todos los aviones, que en él se refrescaban los conocimientos de vuelo, tenían

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

entrenamiento y prácticas de vuelo; que el curso era un día por avión, y que duraban una semana o seis días.

Dijo que aprendió el concepto de cabina estéril en el curso inicial de LAPA, no recordando si existía alguna sanción por vulnerarla.

Que luego del accidente, tuvieron que escuchar la caja negra del avión en un recurrent, y que a su criterio se produjo por una falla humana, por una consecutividad de cosas que estuvieron mal hechas, que no se respetó la cabina estéril, no entendiendo por qué no atendieron la alarma que sonaba.

Señaló que años anteriores, el carnet o licencia se los daba la empresa para volar un tipo de aeronave, y que desde el 2000 existe el TCP.

Agregó que las instrucciones de seguridad que no se anuncian, están indicadas en una cartilla que está en los bolsillos del avión; circunstancia que es controlada por personal de limpieza y por las azafatas, sobre todo en los asientos de salida de emergencia.

Dijo que no practicó emergencias con el tobogán enganchado.

11) Mariana Judith ARISTEGUI

Refirió que trabajó como Auxiliar de abordaje en LAPA desde noviembre de 1998 hasta diciembre de 2001, ingresando a Aerolíneas Argentinas en 2004.

Señaló que en cuanto a la función de prevención, seguridad y servicio que brindan al pasajero, prevalece la de seguridad, siendo su obligación estar al lado de la puerta.

Respecto a los cursos, dijo que los cursos que se hacían en LAPA eran muy completos, que se enseñaba mucho más que lo que aún actualmente se hace en otras líneas aéreas -inclusive Aerolíneas- y que los de primeros auxilios, que los daba un médico que sabía mucho, eran muy buenos.

Agregó que los instructores de los cursos de CRM, que eran teóricos y prácticos, eran gente de Relaciones Humanas, pilotos y tripulantes de cabina.

Sobre sus vacaciones, manifestó que siempre las tomó y que no le debían, que se respetaban las horas de descanso entre vuelos, y que nunca voló vencida.

Dijo que voló alguna vez con Weigel, y no recordaba anécdotas ni nada que le hubiera llamado la atención. Agregó que creía también haber volado con Etcheverry, sin tener un concepto personal del mismo.

Señaló que había volado con Tantos el mes anterior al accidente, y que le había parecido un poquito ciclotímica, que estaba pasando un momento económico no propicio, que quería volar en Aerolíneas y que se quejaba de muchas cosas.

En cuanto al concepto de cabina estéril, y la presencia de Tantos en ella el día del accidente, dijo que no debía haber despegado en el cockpit, que no estaba cumpliendo su función, aunque hubiera estado en silencio.

Que luego del accidente, se tomó mucha mayor conciencia del concepto, y se empezó a cumplir a rajatabla, ya que antes era habitual que algunas de ellas despegaran en la cabina; que inclusive ella ha sido invitada a hacerlo y se ha quedado allí callada y sentada, nada parecido a lo que escuchó en la caja negra, que eso no era lo habitual.

Le fue leída por Secretaría parte de su declaración prestada ante la instrucción -obrante a fs. 7164/7168-, en cuanto a lo que expresara respecto al bolso de Verónica Tantos que ésta había dejado en el galley, por no haber lugar en los compartimentos, circunstancia que hubiera obstaculizado una evacuación (ya que hay que evitar que haya objetos sueltos). Al hacerle notar a la declarante esta circunstancia, manifestó que en caso de evacuación patearía el bolso, y reiteró que Tantos era ciclotímica.

Agregó que no recordaba si con la nombrada se hacía “briefing” (repasso previo al despegue refrescando la memoria de lo aprendido en los cursos en lo relativo a emergencia y primeros auxilios que efectúa la Comisario con las Auxiliares), pero que muchas veces no se hacía por falta de tiempo.

En cuanto a la situación y desarrollo de LAPA, dijo que desde que entró, iban entrando nuevos aviones, todos los meses había cursos diferentes de auxiliares, que ella era muy joven y le parecía que todo estaba

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

muy bien, habían aumentado el sueldo, los vuelos iban “full”, el ambiente de trabajo era bueno, los cursos también.

Que si bien en su declaración anterior vinculó el gran crecimiento de la empresa con el accidente, o puede haber dicho que le daba miedo el crecimiento tan brusco -en ese momento era muy chica-, actualmente no podría hacer esa afirmación, ya que considera que por más que la empresa crezca raudamente, si se toman los recaudos necesarios con conocimientos pertinentes y responsabilidad de cada uno, esto no tiene nada que ver.

Refirió que no pidió licencia luego del accidente porque quería volar para que no le dé miedo, y para solidararse con la gente, ya que había quienes estaban más afectados; que recibió asistencia psicológica por el gremio.

Que en LAPA, ella dependía de Betina Angel, que era la Jefe de Comisarios y Auxiliares, y ésta a su vez del Gerente de Relaciones Humanas (que cree que era Enrique Menéndez); que las quejas se reportaban primero a la Comisario -en el caso de las Auxiliares-, y ésta a la primera de las nombradas, quien eventualmente lo derivaría a la superioridad.

En cuanto a sus dichos vertidos en instrucción acerca de que los pilotos en LAPA pasaban de un avión a otro, dijo haberse referido a que quizás estaban poco tiempo y pasaban a otra línea, lo que no quiere decir que no estuvieran capacitados para hacerlo.

12) *Julieta Andrea DIAZ*

Refirió haber ingresado a LAPA en 1994, cuando tenía 19 años, retirándose en el 2000; que vivió en el exterior hasta el 2004, y que desde 2005 trabaja en Austral, habiéndolo hecho siempre como Auxiliar de abordó.

Refirió que los cursos de capacitación para ingresar consisten en un curso inicial teórico y práctico de cuatro semanas aproximadamente, y todos los años deben hacer el recurrent con sus respectivas prácticas; que se le enseñó todo en esos cursos, sobre todo emergencias, prácticas de evacuación

simulando distintos imprevistos. Que los prácticos se hacían en el hangar, en el avión, y que no abren la puerta porque está siempre abierta. Que los cursos son iguales en LAPA que en Austral, habiéndole servido a ella su experiencia en la primera de esas empresas.

Dijo que en LAPA se respetaban las vacaciones y los descansos entre los vuelos, que a su entender la empresa estaba bien organizada, que eran buenas las condiciones de seguridad y que no recordaba situaciones particulares que haya vivido en los vuelos.

Aclaró que el briefing es una charla previa al despegue, que en LAPA se hacía.

Refirió que conocía a Weigel, que no había volado mucho con él, pero se sentía bien cuando lo hacía. Que también conocía a Etcheverry, y que Tantos era su amiga, que profesionalmente le parecía una persona maravillosa.

En cuanto a la cantidad de auxiliares que volaban en un avión, dijo que dependía del tipo de avión, y que cada una tenía roles específicos; que dichos roles se distribuían en el briefing; que éste se hacía siempre, a veces con más tiempo y otras con menos, dependiendo si el vuelo estaba demorado. Aclaró que dura cinco minutos, y por más que deben llegar al avión 40 o 45 minutos antes, tienen muchas otras cosas y chequeos que hacer aparte del briefing.

Recordó un vuelo de Bariloche, que fue uno de sus primeros vuelos; que era una temporada en la que había mucha gente en lista de espera, y se embarcó a gente que no tenía asiento; que el vuelo se hizo y no hubo ninguna dificultad por la sobrecarga de pasajeros; que hubo un pasajero en cada baño, y a ella le tocó estar atrás y en el cockpit.

También ratificó lo que declaró en instrucción en cuanto a un vuelo en 1994 ó 1995, en que se abrió la puerta, pero no pasó nada y se volvió a cerrar.

Señaló que los cursos se fueron modificando, cada vez fue mejor, con más información; que el primer curso lo hizo con Piñeyro y fue muy bueno; que los daban los pilotos.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

En cuanto al concepto de cabina estéril, dijo que es dejar que trabajen en el cockpit sin interrupciones durante once minutos antes del despegue, y que eso lo repasaban en los cursos. Que se debe cumplir, que es lo más importante.

A fin de refrescar su memoria, le fue leída la parte de su declaración que prestara ante la instrucción, obrante a fs. 7560/7564, en la que refiriera que en uno de los vuelos al Caribe, las mesitas estaban pegadas con cinta, aclarando que si estaban bien pegadas quedaban como anuladas y era una condición segura de despegue; también respecto a tres asientos sueltos que se corrieron hacia atrás y reubicaron a los pasajeros, respondiendo en este acto que seguramente se canceló toda la fila y se dio aviso a las autoridades del avión, porque se debe anotar en RTV, y que eso no lo considera una condición segura de despegue, aunque estaban flojos pero agarrados, no sueltos. Remarcó que en Austral se advierten frecuentemente problemas con las trabas de las mesitas, pero llaman al mecánico y se ajusta el tornillo.

También recordó un incidente con una puerta trasera de un B 737-200, en la que una de las manijas se levantaba un poco, que la reportó, y se la mostró a un mecánico que iba a bordo, suponiendo que lo debe haber arreglado. Asimismo recordó que le molestó que éste le comentara que ya se había caído una asafata de Austral, lo que sucedió en 1995 ó 1996. Aclaró que si el mecánico da el ok, y si el avión está en condiciones de salir a volar o no con esa u otra falla técnica, lo decide el comandante que es su superior. Que no volvió a encontrar esa novedad al volar el mismo avión, por lo que supone que fue salvada.

Dijo no recordar si alguna vez viajó en un asiento de pasajeros, ni haber tenido incidentes con un transportín, o en un vuelo 3470, ni con la baliza ELT que es para localización, aclarando que si hubiera pasado algo con ésta hubiera avisado, ya que no lo considera situación segura de despegue. De cualquier modo, dijo que si bien en aquella declaración surgen comentarios

USO OFICIAL

que no recuerda, sabe que en su momento la leyó y reflejaba lo que había expresado.

En cuanto a la programación de Auxiliares, dijo que era mensual, y que no tenían más vuelos de lo que dice la ley.

Manifestó que a su entender la empresa estaba bien, que creció de la nada, y en todo cambio hay movimientos; que cuando ingresó en 1994 tenía tres aviones, que durante dos o tres años el crecimiento fue desorganizado, y que en la época del accidente era una empresa que funcionaba normalmente.

Refirió que el registro técnico de novedades de cabina está dentro del avión, y que cree que la Comisario o una de las chicas anotaba novedades para que sean reparadas, ya que todas colaboraban para detectar anomalías.

Dijo que el RTV es un libro que llevan los pilotos.

Agregó que se sentía segura volando en LAPA, y que después del accidente renunció porque no quería volar más, supone que afectada por la pérdida de su amiga; que le ofrecieron tratamiento psicológico en la empresa pero no lo hizo.

Que actualmente trabaja con varias compañeras y pilotos que eran de LAPA, y que no conversan sobre lo ocurrido.

En cuanto a su declaración ante la instrucción, dijo que fue tomada por una mujer, y que no había nadie más presente.

13) Silvana Andrea ZIDAR

Refirió que ingresó a LAPA en 1997, y estuvo hasta 2001, cuando la despidieron, aclarando que no tiene juicio pendiente por ello. Que luego trabajó en Aerolíneas Argentinas y desde 2004 está en Austral. Dijo que era Auxiliar, y luego de realizar entrevistas y los cursos y recurrentes que correspondían, llegó a ser Comisario de aviones B-737-200, 737-700 y 757-200. Refirió que con los cursos aprendió muchísimo, que eran teóricos y prácticos, algunos eran de emergencias, donde hacían prácticas para combatir el fuego.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Agregó que nunca tuvo problemas con las licencias, que siempre las tomó, y que tampoco tuvo inconvenientes en ningún vuelo; que las condiciones de seguridad de la empresa le parecían muy buenas.

Manifestó que conoció a Weigel por haber volado con él como copiloto, y que sólo fueron compañeros de trabajo.

Respecto al concepto de cabina estéril, dijo que consistía en que en las fases críticas del vuelo, debían estar atentas ante una posible o eventual emergencia, y recibir instrucciones del comandante.

14) *María Isabel ARENA*

Refirió que en 1992 inició su carrera como Auxiliar de abordaje en Aeroposta, pasando luego por DINAR y por Sudamericana de Aviación, e ingresó en LAPA en 1994, donde estuvo hasta su quiebra, manteniendo la empresa con ella una deuda laboral. Dijo que actualmente, y desde 2004, trabaja en Aerolíneas Argentinas.

Respecto a su estadía en LAPA, manifestó que en 1995 llegó a ser Comisario; que hizo siempre cursos y recurrentes; que volaba en aviones B737, 757 y 767; que los cursos eran teóricos y prácticos, algunos eran de emergencias, y hacían prácticas de evacuación en el avión; que los de primeros auxilios los impartía el departamento médico, que era bastante bueno y todos los años se actualizaba; que el nivel de los cursos era bastante exigente, tenían que saber y estudiar; que cree que uno de los que dictaba el primer curso de LAPA en 1994 era Piñeyro; que en los primeros se veían el SAAB y el B-737.

En cuanto a sus vacaciones, dijo que siempre las gozó.

Sobre Weigel, dijo que tenía de él una buena opinión, si bien no tenía mucha relación, no recordando si había volado con él, pero que nada le había llamado la atención; que a Etcheverry no lo conoció. De Tantos, tenía muy buen concepto, era muy buena persona, que aunque voló muy poco con ella, profesionalmente era muy buena.

USO OFICIAL

Manifestó que no tenía nada que decir acerca del tema de seguridad en LAPA, y que comparando con otras empresas en las que voló, era perfecto, ya que eran exigentes en cuanto al trabajo que les pedían y les exigían.

Señaló que colaboró con Maggio, en los cursos que le daba a las chicas que recién se iniciaban, pero que no fue instructora.

Por último, no recordó haber tenido algún aborto de despegue.

15) María José CORREA

Dijo que actualmente trabaja en el Standard Bank del Village de Pilar.

Refirió que entró como Auxiliar en LAPA en abril de 1993, que luego fue Comisario, y estuvo hasta febrero de 2002; que todos los años hizo cursos, técnicos y prácticos; que realizaban procedimientos de emergencias con toboganes y también en piletas; que voló todos los aviones menos el B-767, e hizo los cursos correspondientes a cada avión.

Sobre sus vacaciones, dijo que siempre se las tomaba y que también se cumplía con la tabla de descansos.

Comentó que fue delegada gremial desde 1993 hasta fines de 1996; que había que terminar de darle forma a algunos convenios, y tuvo buena relación con el personal de relaciones laborales, buenos diálogos para que las cosas fueran como tenían que ser; que en su rol podía conversar con las Auxiliares de los problemas que sufrían en los vuelos, o podían tener que ver con el sueldo, o las habitaciones en las postas o los viáticos; que los reclamos sindicales se efectuaban primero con el jefe directo (Enrique Menéndez y a veces Nora Arzeno) y luego se planteaban en reuniones; que no se efectuaban reclamos en materia de seguridad ya que ésta se cumplía. Por su parte, dijo que ella no hizo reclamos de licencias o vacaciones.

Al serle leída parte de su declaración vertida en instrucción, obrante a fs. 8929, en la cual manifestó que había atraso de vacaciones por falta de gente, aclaró en esta instancia que pudo haber sido un caso especial de aquel momento, pero que no era un tema recurrente, y no recordó que a alguien se le hayan negado las vacaciones.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Sobre Weigel, dijo que voló con él, la mayoría de las veces era copiloto, y como piloto una sola vez; que le parecía muy buena persona y muy simpático. Que también voló con Tantos, que era buena profesional y estaba contenta por haber sido ascendida a Comisario.

Refirió que le tocó vivir en un vuelo a San Luis una turbulencia severa porque el avión se metió en una formante, pero que todo salió bien, sin saber si esto se debió a la pericia del comandante.

Señaló que tiene un buen recuerdo de toda la gente de LAPA a nivel personal, y que todos ponían lo mejor de sí haciendo su trabajo.

Dijo que los tiempos mínimos de los descansos entre vuelos estipulados y regulados por el Decreto 671, son importantes en su cumplimiento para poder hacer efectivo el siguiente servicio, teniendo todo que ver con la seguridad; que no recordaba si el decreto permitía volar vencido, creyendo que en algún caso específico había una excepción.

Respecto al Registro técnico de novedades de cabina, dijo que en él se anotaban las novedades del vuelo y del avión, y las pasaban a Mantenimiento.

Señaló que conoció a Julieta Díaz, con quien voló, no recordando haber hablado con ella de un vuelo en que había pasajeros en el baño.

Explicó el concepto de cabina estéril, y le fue leída parte de su declaración en la etapa instructoria (fs. 8929 vta. -pregunta 11), refiriendo que cabina, es la de pasajeros, y cockpit, es donde están el comandante y el copiloto. Que ellas, que están en la cabina, avisan a éstos cuando está preparada la cabina estéril, y mientras dura ese estado, tanto en el despegue como en el aterrizaje, no pueden ingresar al cockpit. En cuanto a la conversación que podían tener con los pilotos cuando estaban en la cola de la pista para el despegue, dijo que podían entrar a preguntarles el motivo del retraso para avisarles a los pasajeros.

USO OFICIAL

Agregó que no tenía conocimiento ni había sido informada de que hubiera un teléfono de la Fuerza Aérea para recibir denuncias.

16) *María Alejandra BUOSI*

Refirió que trabajó en LAPA desde el 27/1/97 hasta octubre de 1999, que era responsable de la liquidación de sueldos y administración de personal, dependía de Alejandro Paredes, que era Gerente de Remuneraciones y Administración de Personal, y éste a su vez de la Gerencia de Nora Arzeno. Manifestó que él tenía una persona a su cargo, que cumplía con la legislación laboral en lo atinente al ingreso y egreso de los empleados, y efectuaba presentaciones oficiales ante los organismos.

Que se manejaban con legajos -que consultaban constantemente- y con el sistema informático.

Respecto al tema de las vacaciones, dijo que llegaba el parte de vacaciones (solicitud por parte el empleado) del área de operaciones, firmado por el jefe de línea o por el gerente de ese área y se cotejaba el saldo que tenía. Aclaró que Operaciones estaba en Aeroparque y Recursos Humanos en la Avenida Santa Fe, y que había un correo interno entre ambos. Manifestó que si el pedido estaba bien, se devolvía informando que estaba autorizado para salir de vacaciones; no recordando ningún caso en que no fuera concedida la licencia. Agregó que luego, venía el parte firmado para archivar en el legajo de la persona; que a veces tenía que reclamarlos porque no lo devolvían y debía llevar un control muy estricto de las vacaciones de los pilotos y auxiliares, y hacer un informe de quién se las había tomado y quién no, y reportarlo a su gerente.

Comentó que lo que sucedía a veces era que gente que pedía vacaciones y por problemas personales no las tomaba, y no volvía el parte -por distancia entre las sedes-, a él le difería si se las tomaba un mes después, ya que se superponía gente de vacaciones y gente que estaba volando. Agregó que también controlaba la actividad de vuelo, que le tenía que figurar sin actividad, y a veces había alguna persona que aparecía en actividad y ahí

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

revertían el parte de vacaciones, se anulaba el parte y se dejaba en el legajo y después debía hacer un nuevo pedido.

Expuso que cuando ingresó a la compañía, este tema estaba un poco desordenado, y no se podían chequear los saldos de vacaciones en algunos casos aislados; quizás figuraba que había un saldo sin tomar y sí se los habían tomado. Que entonces, si bien no era su obligación controlar dichos saldos y los legajos en sí, ella fue tomando tareas que no eran parte de su tarea habitual, que si bien no le correspondían, fue haciendo por una cuestión de prolijidad, y fue normalizando todo durante el primer año.

Del mismo modo, dijo que no era su función intimar a nadie para que se tome las vacaciones, que podía hacer un análisis o seguimiento, hacer informes preventivos de todo el personal de la empresa -generales y por área, no individuales-, antes de que se cumpla el año, y elevarlos a la Gerencia de Recursos Humanos, suponiendo que se trabajaba conjuntamente con las otras gerencias para poder ordenarse.

Agregó que aunque no tenía devolución de esos informes, veía acciones correctivas porque las personas que ella había indicado mandaban partes, se iban regularizando. Dijo que podía haber discordancia del saldo de vacaciones entre lo que figuraba en Recursos Humanos y el resto de las áreas, ya que el sistema informático no era el apropiado o no tenía el mantenimiento apropiado; aclarando que a veces los saldos que figuraban no eran los correctos.

Refirió que durante su gestión no hubo contraprestaciones de vacaciones adeudadas por dinero.

Al serle exhibida la fs. 47 del legajo de Weigel, aclaró que no surgía de allí que se hubieran canjeado sus vacaciones por dinero, sino que hay un importe que éste pedía que se le anticipe, que puede ser el plus vacacional, que se paga por adelantado.

Le fue exhibido también el legajo personal de Chionetti, no reconociendo grafías suyas en las fs. 6, 12 y 13, salvo en la aclaración

“opuestos” en fs. 12 y 13, señalando que cuando lo hace significa que se está tomando diez días de vacaciones opuestos. Señaló que el parte con carbónico de fs. 6 que se recibió con una firma, no fue procesado, ya que recién comenzaba el circuito para tomar vacaciones, que sólo es verdadero si se corroboró con los saldos anteriores, pero no está chequeado con el sistema informático (al que sólo accedía Recursos Humanos) si se debían o no, por lo que no puede decir si esas vacaciones se las tomó o no y si le corresponden o no, que esa no es la manera de chequearlo. Que para chequear si se las había tomado, ella se fijaba en la actividad de vuelo (cuando no le mandaban el parte de vuelta), y verificaba si estaba o no volando, si no lo estaba, deducía que se había tomado las vacaciones, y que esa era su función: comprobar el saldo de vacaciones y firmar. Dijo que en este caso, no lo firmó ella, pero si está firmado, debe entenderse que las vacaciones se tomaron.

Señaló que el recuadro lo podía llenar un empleado administrativo, y que ese fue completado fuera de su vista; que no sabe quién los completaba en la gerencia de operaciones; que de allí venían completos en todas sus partes, incluso a veces venían con comentarios pendientes y eso podía confundir al área de operaciones.

Agregó que cuando ingresó a LAPA no le comentaron que había deuda vacacional de los pilotos, ni vacaciones pendientes en infracción al Decreto 671.

Manifestó que si bien ella hacía más cosas de las que le correspondía, no sabe a quién le correspondían, pero ella lo controlaba porque no podía dejar esa tarea sin hacer.

Dijo que el conforme venía firmado de Operaciones, y el ok, o la autorización final para conceder las vacaciones era de Recursos Humanos, y que se daba de acuerdo al saldo de vacaciones, no tomándose en cuenta otra cosa. Que Recursos Humanos podía sugerir que aún no se habían tomado vacaciones con los informes de gestión, que estos eran preventivos y de acción correctiva, pero no era lo normal y lo habitual; que no se podían liquidar vacaciones si no estaban programadas; que Operaciones no le podía dar vacaciones a alguien que no tenía saldo de las mismas; que desconoce si

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Recursos Humanos concedió vacaciones a un piloto sin parte; que no le llegaban pedidos de vacaciones denegados por el jefe de línea.

Agregó que no era su función controlar si un piloto se encontraba vencido por deuda de vacaciones; que sus acciones eran preventivas, y se hacían todos los meses.

Al serle exhibida la fs. 6 del legajo personal de Bulla, dijo que las anotaciones con marcador “se anulan porque no están autorizadas” no son suyas, que tenía una persona a cargo y no recuerda si es letra de él.

Respecto a la actividad de vuelo de los pilotos, a efectos de liquidar su sueldo, dijo que a ella le era informada por Nora Arzeno.

17) Mercedes RATTI

Refirió que ingresó como Auxiliar en LAPA en 1995, y en 1996 ascendió a Comisario de abordaje, luego fue instructora, y estuvo allí hasta el 2003; que hizo los cursos correspondientes, de emergencias, de seguridad, prácticas, pileta, etc. Dijo que no había vacaciones vencidas, que ella trabajó en programaciones un tiempo y estaba todo en orden.

Manifestó que a Weigel lo conocía, que cuando ella ingresó eran pocos, era una empresa chica y se conocían todos, que él volaba Saab y ella no, que sólo lo saludaba, y en B 737 lo conoció de volar, y como ella es Licenciada en Psicología, él le contaba sus penares.

Que cuando sucedió el accidente, ella estaba con licencia por maternidad y hacía meses que no trabajaba.

Respecto a los problemas que le contó Weigel, dijo que le comentó que tenía nueve chicos, problemas con su ex mujer, problemas por familia numerosa, que le gustaba pintar, que iba al psicólogo, no le dijo en qué términos fue su separación. Que supone que no era muy feliz, pero lo veía bien encarando esos problemas, que no recuerda haberlo visto deprimido, pero puede ser que en algún momento le haya dicho que no estaba muy bien. Que todo esto fue mucho tiempo antes del accidente, no recordando la fecha.

USO OFICIAL

Dijo que la última vez que lo vio fue en febrero, y en esa oportunidad no hablaron; que tampoco lo hicieron en 1998 cuando subió a comandante; por lo que calculó que habrá sido en 1996 ó 1997, y que no sabe si en la empresa sabían la situación de él, o si se lo había contado a sus jefes.

Manifestó que en el ámbito de tripulantes, si uno no puede volar -había chicas que no querían volar y no volaban- hay canales de comunicación en el área, con el Gerente y con Recursos Humanos.

Refirió que en 1997, pasaron de ser 80 a ser 300 en la empresa.

En cuanto al concepto de cabina estéril, dijo que es el momento en que la atención de los pilotos en el cockpit está enfocada a la seguridad de vuelo, previo al despegue y al aterrizaje, que se cierra la puerta y no se los interrumpe salvo por situaciones extremas, o si el piloto la llama por una emergencia. Que se instruye sobre eso en el CRM, que es la fase crítica del vuelo, los momentos en los cuales se dan las mayores probabilidades de accidente aéreo, y que eso se lo enseñaron en los cursos en LAPA.

Añadió que luego de LAPA, se fue a trabajar a Federales, luego a SW -donde estuvo un año- y posteriormente a LAN. Respecto a la instrucción en esta última, dijo que era comparable a la de LAPA, que era muy buena, y que gracias a ese nivel de instrucción que tenían, muchas de ellas pudieron entrar a empresas como American, British y Katar.

18) Jesica TITUS

Fue Auxiliar de abordaje de LAPA. Si bien reconoció su firma inserta en la declaración que prestara en la etapa instructoria, dijo no recordar en esta instancia si alguna vez había volado con un avión no go, o con el tobogán inoperativo, ni tampoco el concepto de cabina estéril, señalando que los cursos de capacitación eran buenos.

19) Andrea Noemí KONG

Refirió que había trabajado en LAPA desde 1995 hasta que cerró; que fue auxiliar y a los dos años Comisario; que luego volvió a Austral, empresa en la que ya había estado.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Dijo que realizó todos los cursos que correspondían, entre ellos de evacuaciones, de incendios, teóricos y prácticos, manifestando que las dos empresas mencionadas anteriormente son parecidas en cuanto a las capacitaciones.

Señaló que tomó todas sus vacaciones correctamente, y que los descansos entre vuelos se respetaban, no recordando el hecho de haber estado durante un año y siete meses sin tomarse vacaciones, conforme declarara ante el Juzgado, circunstancia que le fue leída al advertirse la contradicción.

Recordó el inconveniente que tuvo en un vuelo en B-757 de Punta Cana-Aruba, porque el lado derecho de un tobogán no trabajó, y al avisarle al Comandante (Escriña), quiso despegar igual, por lo que ella, como el avión estaba a full, con 207 pasajeros, le dijo lo arreglara o que bajara pasajeros, y él no la escuchó, entonces le contestó que en Aruba plantaba el vuelo; pero que al llegar a ese lugar arreglaron la solapa del tobogán que se había caído y pudieron seguir normalmente. Dijo que no había libro de constancias o dificultades, que el reclamo pertinente era al superior inmediato y que a lo sumo se hacía un informe, pero que anotaba todas las novedades de cabina.

USO OFICIAL

20) Elizabeth Mónica RASTELLI

Refirió que trabajó en LAPA desde julio de 1996 hasta diciembre de 2001, desempeñándose como Gerente de Empleos y Capacitación, que dependía en forma directa de la Gerencia de Recursos Humanos, y tenía tres personas a su cargo; que brindaba asistencia y asesoramiento a todos los sectores dentro de la empresa; que dictaba cursos iniciales de CRM a los que entraban a la compañía, atendiendo las necesidades de capacitación que requería el resto de las áreas de la compañía. Que su capacitación para dictarlos la hizo en la Fuerza Aérea junto a otras empresas, que el curso lo daba Leitmann Patt en el INMAE y le dieron una habilitación.

Agregó que en la empresa organizaban la parte logística y didáctica del CRM, las salas, los recursos audiovisuales, que participaba de los recurrent de CRM como soporte de los instructores de la Gerencia de Operaciones (Chionetti y Novo). Que el contenido de los cursos estaba establecido en la disposición. Dijo que los cursos iniciales duraban 16 horas, más que las establecidas por la disposición, y que cree que no se daba en los cursos el concepto de cabina estéril, que es muy técnico y trata de prevenir interrupciones en la cabina.

Afirmó que había tenido a Weigel en los cursos, ya que todos los pilotos habían pasado por los cursos iniciales en 1998.

Señaló que los objetivos del CRM eran optimizar el gerenciamiento de los recursos humanos en las operaciones aeronáuticas, ser más efectivos desde el liderazgo, en el trabajo en equipo, en las complicaciones y que como consecuencia del mejor manejo se obtenía una mejor o mayor seguridad de vuelo. Dijo que el seguimiento de la eficiencia después del entrenamiento, era responsabilidad del jefe; que si se cometían infracciones a normas graves de seguridad en los vuelos, lo controlaba el responsable de cada sector de los pilotos.

Que su Gerencia no programaba los recurrent de CRM, sólo daban la disponibilidad de cuántos cursos se podían hacer, y cada sector de operaciones o tripulaciones decidía a quién enviaban a los cursos y cuándo. Que los mismos no estaban sujetos a examen, sólo quedaba en una carpeta la constancia de la asistencia, de que habían participado, y así lo pidió la Fuerza Aérea; que su Gerencia informaba a las otras si alguien no asistía, para que los reprogramaran para otro curso.

Que esas carpetas o biblioratos quedaban en el centro de capacitación en el aeropuerto, y en el 2000 tuvieron que armar los legajos; que no recordaba si en 1998 los cursos se hacían en unas salas en el hangar o en el sector de cargas.

Que hubo una disposición de la Fuerza Aérea que prorrogó el vencimiento de los cursos CRM iniciales, recurrent y LOS, hasta el 31 de diciembre de 1999.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Que el día del accidente, acompañó a empleados que estaban allí, asistió a algunos familiares de víctimas, y a partir del día siguiente Recursos Humanos implementó acciones de asistencia a empleados de la empresa y personal que estaba trabajando -apoyo psicológico- y que se contactaron con asociaciones profesionales. En cuanto a la asistencia a las víctimas, dijo que le parecía que se había creado algo para ello, no recordando dónde funcionaba.

Que se enteró del accidente por los medios de comunicación y por un llamado de la empresa; fue al hangar, donde entre varias personas estaba Nora Arzeno, Donari, el gerente de mantenimiento, Chionetti, todos los del turno de mantenimiento, y se quedó hasta la mañana siguiente; que había mucha confusión, no se sabía cuántas víctimas había, ni qué tripulantes eran, y trataban de contener a la gente; que no tuvieron restricción de la autoridad aeronáutica que les haya impedido movilizarse.

21) Nelly Beatriz GUTIERREZ

Manifestó que trabajó como Auxiliar en LAPA desde 1997, y que ahora lo hace en Austral, donde ya había estado antes de ese año, como tripulante, ya que ingresó de cero otra vez; que en LAPA hizo los cursos de emergencia, supervivencia, procedimientos de evacuación teóricos y prácticos, emergencias en casos de incendio (aclarando luego que no accionaban matafuegos), y de aviones B 737-200, B 737-700 y 757.

Entre sus inconvenientes en vuelo, recordó una vez que estaban volviendo y hubo pérdida de combustible y de líquido hidráulico, y tuvieron que preparar la cabina. También que el avión matrícula WBS tenía problemas porque se inclinaba, y tuvieron que aterrizar de emergencia en Comodoro Rivadavia y se golpearon; que tenían altura crucero, el avión se inclinó casi perpendicularmente, se fueron todos para el otro lado -se golpearon porque estaban por preparar el servicio-; que les dijo el comandante que era una falla del avión “yaw dumper”, y después le dijeron que era porque habían pintado

USO OFICIAL

la cola del avión, agregando luego que a los pasajeros se les dijo que había sido una turbulencia de aire claro. Que sus compañeras en ese vuelo eran Barrientos y Bire, y el comandante Mac Intyre. Que dos o tres veces se reiteró el mismo inconveniente en otros vuelos, y todos fueron antes del accidente.

Dijo que sabía por comentarios de las chicas que había comandantes que iban a ese avión y decían que no estaba para salir, pero otros comandantes iban a los diez minutos y lo volaban, y que esto pasó muchas veces, que era común.

Respecto a Quintana, dijo que lo conocía, y que sabía que era muy buen comandante.

En cuanto a Weigel, manifestó que voló muchas veces con él, que como compañero era bueno, pero con él tenían miedo de volar, tenían distintas formas de trabajar. Que recuerda claramente que una vez ella estaba atrás y él se quedaba charlando o tomando café, por lo que no sabe en qué momento hacía el check list o si lo hacía más rápido; que a veces lo hacía el copiloto, pero estaban más confiados cuando lo hacían los dos. Que una vez llegó corriendo, se fue adelante y despegaron, y con el grupo de compañeras de ese vuelo habían comentado que no era lindo viajar con él; que varias veces ella le preguntó si el avión estaba bien y él le contestaba que si no fuera así no se subiría.

Que luego del accidente, y después de haber declarado en el Juzgado, le sacaron los vuelos en la empresa -sin informarle el motivo en Recursos Humanos- y recibió un telegrama de despido “porque no daba con el perfil”, la indemnizaron y eso mismo le pasó a varias de sus compañeras.

Refirió que antes de que declararan en el juzgado, la empresa los había citado y gente de la Gerencia -entre ellos el Sr. Arzeno y su secretaria- les había dado un listado de las cosas que les iban a preguntar allí, y algunos -los que querían- preguntaban qué les parecía que tenían que contestar, lo que ella no hizo.

Señaló que una de las mejores instrucciones que recibió, y donde practicó todo, inclusive accionar matafuegos y colocar oxígeno en la cara, fue en LAN Chile, donde estuvo seis años, desde el 2001.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Refirió que tuvo conversaciones con los mecánicos por el mantenimiento de las máquinas, les preguntaba cómo andaba el avión y ellos decían más o menos, que no había repuestos. Agregó que todo esto se podía informar directamente a la Fuerza Aérea, pero ese canal de comunicación no se usaba ya que si se enteraban en la empresa que hacían una declaración o denuncia los despedían.

Que el grupo de las chicas que hablaban mal de la empresa, que eran la mayoría, sabían que por eso las iban a despedir, y el caso más evidente era el de Jorgelina Bire, que no la podían despedir porque estaba en el gremio de aeronavegantes.

En cuanto a la cabina estéril, dijo que antes se podía despegar en el cockpit, ya que no se viola la misma si una va sentada y callada en el mismo; que ahora no se puede.

Que de todos los incidentes que tuvo, no recuerda haber hecho una presentación o una denuncia, salvo supone que en la ART.

En cuanto al concepto de seguridad, dijo que a su criterio era que el avión estuviera en condiciones óptimas y que los tripulantes no tuvieran problemas personales previos. Que ella no denunció cosas por miedo a quedar despedida, poniendo en riesgo la seguridad de los pasajeros, citando como ejemplo los tres meses en que estuvo en tierra haciendo “check in”, y se daba cuenta que cargaban más peso en el avión del que le hacían anotar los que llenaban las bodegas, que a veces el peso lo corregían y lo bajaban, y a veces las chicas le contaban que al avión le había costado trepar, por lo que suponía que estaba con mucho peso.

Agregó que su superior jerárquica era la supervisora Jacqueline Visconti, que dependía de una jefatura que estaba a cargo de Betina Angel.

En cuanto al WRZ siniestrado, dijo que creía haberlo volado, y que también creía que era el avión al que a veces le sonaba la alarma de configuración, por comentarios de las chicas, pero que no está segura de que fuera ese avión.

22) *Claudio César FIGUN*

Refirió que trabaja en reguladores de tránsito aéreo en Aeroparque, que tiene 30 años de antigüedad como controlador, 15 de ellos en Aeroparque; que lo que hace es controlar el espacio aéreo, la zona de influencia y el área de maniobra; y que la torre de control es la que da la autorización de despegue en virtud del tránsito aéreo.

Dijo que el día del accidente, él estaba como coordinador. Aclaró que la torre tiene un puesto de ground de superficie (dentro del aeropuerto), un controlador principal en vuelo (que es quien toma contacto con el avión) y coordinación con sectores adyacentes del espacio aéreo. Que él extrajo el permiso de control y se lo entregó al controlador de rodaje (ground), que era MORETA y pasan la aeronave a otra frecuencia; y como controlador principal estaba MORONI.

Que él había visto que el avión salía en su carrera de despegue, que vio parte de esa carrera y lo perdió de vista porque siguió con su trabajo.

Que lo primero que vio del accidente, fue que en un lapso muy corto de tiempo, apareció una llamarada sobre la pista sur que desconocían de qué se podía tratar, averiguaron y se dieron cuenta de que era el avión de LAPA. Que la cinta magnetofónica de la torre de control fue extraída y transcripta, y no surgía nada anormal.

Que el avión se visualiza mientras las condiciones de tránsito lo permitan, lo que se observa es la silueta de noche hasta que remonta vuelo. Que se autoriza el despegue y se visualiza que la carrera de despegue sea medianamente normal, cosa que uno no sabe porque se puede incluso abortar el despegue; que se ve hasta que el avión adquiere la velocidad de rotación (cuando levanta la nariz), que es cuando ya no puede quedarse en pista.

Que ellos no escuchan lo que se habla en la cabina excepto si el piloto entra por la frecuencia; que la alarma del avión no se escucha en la torre. Que se espera que un avión salga para habilitar otro, y ese espacio de tiempo es para la seguridad de las aeronaves. Que no pueden despegar dos aeronaves al mismo tiempo o simultáneamente, ya que si se diera ese supuesto puede ser una situación de riesgo para la aeronave precedente. Que a veces la

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

torre puede apurar un despegue por el tránsito aéreo, pero no debería autorizarse que otra aeronave salga antes de que levante la nariz la que la antecede.

23) Daniel Aldo MORONI

Jefe de la torre de control de Aeroparque, quien manifestó que el día del accidente fue el operador actuante, que es quien tiene contacto con la cabina, y fue quien autorizó el despegue. Que el procedimiento fue de rutina, que lo siguió con la vista, que el avión pasó adelante suyo porque fue hacia el sur, que acompañó el despegue, que por Sarmiento de noche no se ve bien, se ve la sombra; que había mucho trabajo, y estaba hablando con el coordinador por otro avión que pedía pista.

Que después de cierto tiempo, le había autorizado el despegue a dicho avión y no lo veía en la pista, y fue entonces que ese avión de atrás le advierte el fuego; que él no podía creer que esa bola de fuego fuera el avión de LAPA, que él conocía al piloto de ese avión -Weigel- del Ejército, de Campo de Mayo.

Aclaró que cuando autoriza para el despegue al segundo avión (PAC), porque para él tenía asegurada la pista libre porque por el tiempo que había pasado consideraba que LAPA ya estaba en el aire, el PAC comienza la carrera y dice que ve fuego y aborta el despegue.

Exhibida que le fue la fs. 325 de torre de control, dijo que fue él quien dijo “vamos 3142” autorizando el despegue; que cuando el del PAC dijo “aborto y fuego”, el fuego salía de la cámara de gas, de un caño que viene con alta presión que la aeronave destruyó. Que el piloto del primer avión puede oír la conversación del segundo porque están en la misma frecuencia.

Agregó que no es normal que dos aeronaves civiles estén despegando en el mismo momento, que se tiene que asegurar que la primera haya pasado el umbral, y, por tiempo, si hubiera tenido un aborto no habría sido en pista.

USO OFICIAL

24) Alfredo Raúl BREDESTON

Manifestó que fue oficial de la Fuerza Aérea Argentina hasta el año 1995, que voló distintos tipos de aviones, entre ellos B 737, e incluso aviones de presidencia, y luego entró en la empresa LAPA hasta que ésta quebró, luego voló en LAFSA para SW hasta que quebró.

Que piloteó como comandante del WRZ siniestrado el vuelo 3124 de las cuatro de la tarde del 31/8/99, junto a Oscar Digilio, que iban a Córdoba y posteriormente debían ir a Neuquén, adonde no pudieron ir por una capacidad de plazas.

Que no tuvo inconvenientes con el avión, incluso comentaron lo bien que había venido de la inspección que había tenido, por un tema de un líquido de motor. Que en Córdoba, como siempre después de un aterrizaje, fue controlado; que volvieron en ese mismo avión, que no había novedades y querían salir con el mismo.

Refirió que con Weigel tenía relación laboral, que voló con él dos o tres veces, y era un piloto normal en los vuelos.

Explicó los casos en que puede sonar la alarma de configuración, resaltando cuatro casos, indicando que el sonido es siempre el mismo. Que hay otras alarmas: de fuego, que son sonoras y de luces (luz roja), en el tablero del piloto y en el pedestal; de velocidad, cuando sobrepasa determinada velocidad (auditiva); de altitud de cabina; y del sistema de presurización, cuando caen las máscaras.

En cuanto a la alarma de configuración, dijo que tiene cuatro defectos, que hay una alarma visual para identificar el sonido a que se refiere, y en la emergencia hay que abortar el despegue y controlar cuál de los cuatro es. Recordó haber tenido dos veces una de speed brake. Dijo que no hay posibilidad que suenen en falso, tampoco en vuelo, que a él nunca le pasó.

Respecto a los flaps, dijo que los configuran cuando salen de plataforma, cuando el avión está quieto, que ahí se hace un control y luego se configuran antes del despegue.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Señaló que ingresó a LAPA por reclutamiento, que le entregaron los manuales y estudió por su cuenta, y cuando tenía dudas consultaba a los instructores.

Dijo que no recordaba si le debían vacaciones; que ellos las solicitaban y la empresa se las daba de acuerdo a las posibilidades; que la deuda vacacional existía por la necesidad de cumplir con las programaciones de vuelo, ya que se necesitaban más pilotos para volar como hacían, porque la empresa estaba en crecimiento, y hay momentos en que se antepone el crecimiento a la cantidad de pilotos. Señaló que las vacaciones, a solicitud de Operaciones, se las daba el Departamento de Personal a cargo de Norma Arzeno.

Refirió que lo nombraron instructor antes del accidente, por tener experiencia de vuelo y habilitación como tal. Mencionó que los inspectores de vuelo de la Fuerza Aérea no tenían experiencia en B 737-200.

Al serle exhibida la fs. 181 del Informe Final de la JIAAC sobre los informes de RTV del vuelo 3124 del 31/8/99, manifestó que surgía de la planilla que se le había agregado un poco de aceite en el motor Nro. 1 y que le habían cambiado el equipo radio altímetro en aeroparque.

Señaló que cuando rechazaban vuelos era porque alguna novedad -desperfecto del avión- no era solucionable; que a veces aterrizaba con alguna novedad, y si no se solucionaba, no se realizaba el vuelo.

Que un desperfecto en el altímetro en un avión que está por iniciar el vuelo lo convierte en no go. Que nunca voló un avión no go, aclarando que go es cuando a pesar de que falten ciertos elementos, el avión puede volar.

En cuanto a la cabina estéril, dijo que una vez que la Comisario da la cabina ok, se traba la puerta de acceso a cabina de pasajeros y se cumplen solo las listas de chequeos; que no pueden volar terceras personas en el cockpit, salvo pilotos en instrucción.

USO OFICIAL

Que el libro que contiene las reglas de la MEL, que menciona los elementos mínimos que tiene que tener la aeronave para realizar un vuelo, está en la cabina de pilotos, atrás del asiento de comandante.

Respecto a la lista de diferidos, se refiere a los elementos que no hay en stock, y se posterga su reemplazo si el avión puede salir a volar, pero tienen un tiempo límite para ser repuestos.

Dijo que en 1995, cuando ingresó, De Víctor estaba a cargo de Operaciones. Que en mayo o junio de ese año hizo el curso.

Que él cumplía los períodos de descanso entre un vuelo y otro, estimando que en LAPA se cumplían.

Agregó que antes de iniciar un vuelo, cuando el avión ya tiene toda la carga y los pasajeros, el Comandante pasa por la Sala de Operaciones donde está el despachante, que le pasa el despacho y se firma la conformidad; que en esa planilla (despacho) viene determinado el flap y esa regla se cumple siempre, o debería cumplirse, y que lo normal es que el nivel de los flaps sea de cinco grados; que él personalmente nunca se olvidó de configurarlos.

Dio detalles de la instrucción impartida de operaciones en equipo en los cursos de CRM que tomó anualmente, que asistió a algunos de los que daba Leitman Patt, que estaba en el gabinete psicofísico, y que Vandam era una profesora.

Respecto a Piñeyro, dijo que creía que había volado tres meses en instrucción para ser Comandante de B-737.

Manifestó que la Fuerza Aérea convalidó su experiencia como piloto militar, la cantidad de horas de vuelo que tenía acumuladas, hizo el curso del avión que iba a volar y ese organismo lo habilitó para volar. Que antes de ingresar a LAPA fue instructor durante cinco años aproximadamente.

En cuanto a las calificaciones en los exámenes de pilotos para ser comandantes, dijo que “standard” es normal, “menos”, cuando tiene ítems para mejorar (se podrá reforzar en emergencia), y “más” es sobresaliente. Que en las planillas, los comentarios del instructor están dirigidos al alumno piloto y a Operaciones; que las observaciones se tienen en cuenta; que personalmente rechazó alumnos, a un piloto que no tenía experiencia suficiente y no reunía las condiciones para volar, directamente le aconsejó que dejara de hacerlo; si

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

repetían varias veces la misma falla, no los aprobaba; y agregó que hay empresas que dan un nuevo repaso con cursos teóricos. Que el manual del avión del fabricante es genérico, y cada empresa hace las modificaciones que correspondan, ya que se pueden agregar ítems, pero en ambos están las alarmas.

Respecto a la programación de vuelos, dijo que se realizaba una programación previa para que todos fueran rotando, y la hacía el Departamento de Operaciones o el Jefe de piloto de línea. Dijo que puede ser que alguna vez le aprobaran una solicitud de vacaciones y luego se la negaran; que una función del libro de pedidos de LAPA era para no programar a determinado piloto si tenía algún compromiso.

Por último, dijo que la Fuerza Aérea no intervenía en los cursos de ingreso y recurrentes, pero sí realizaba la inspección una vez que el piloto finalizaba los temas de instrucción, y lo chequeaba en el simulador en Estados Unidos.

25) Nora Mabel NOUCHE

Viuda del copiloto Luis Etcheverry, dijo que se enteró del accidente por su suegro, que sus amigos la llevaron a diferentes nosocomios – Hospital Fernández, Clínica Bazterrica, Instituto del Quemado- para buscar a su marido, luego fue a Aeroparque, donde en un momento le pasaron un celular y cuando estaba en un lugar donde no la escuchaba nadie habló con el Jefe de PREVAC -Novo-, que le dijo que su marido estaba vivo, que estaban viendo qué iban a decir los pilotos, que ella se fuera a su casa y que en dos horas él llegaría allí, lo que hizo a las 6 de la mañana, recibiendo a las 12 del mediodía el llamado de la morgue.

Dijo que a Weigel lo conoció en un cumpleaños, que no iba a su casa, que su marido no le hablaba de las capacidades de los pilotos, pero sí de alguno que admiraba, entre ellos el comandante Miranda.

Que conoció a la esposa de Weigel y sus siete hijos luego del accidente; que le dijo que confiaba en su marido, que Chionetti era muy amigo de él.

Que conocía a otros pilotos, y se reunían de vez en cuando, entre ellos Conrado Lipka y Gastón Orechia.

Que conoció a la hija de Deutsch, que fue solidaria con ella, que no se acuerda cómo la conoció, pero después del accidente hablaron cinco veces como mucho; que se comentaba que Lipka tenía relación con la misma, pero ella no lo vio. Que Julie Deutsch le mostró una foto de Weigel con sus hijos y familiares que tenía en un armario en su casa de Olivos, pero no le hizo comentarios acerca de la misma.

Que ella atribuye la tragedia a que los aviones no estaban bien mantenidos, que las alarmas sonaban porque sí, que había desarreglos de mantenimiento; que alguna vez su marido le comentó que tuvo un aterrizaje o despiste leve.

Que se enteró por comentarios de Silvia Weigel que cuando LAPA empezó a funcionar, eran pocos los pilotos y se conocían mucho con el presidente de la empresa.

En cuanto al Proyecto FOCO, refirió que se trataba de un incentivo que le daban a los pilotos para cumplir ciertos horarios de salida y llegada de los aviones, pero que no recordaba en qué consistía el incentivo.

26) Ricardo Andrés WILSON

Refirió que en la actualidad se desempeña laboralmente en la firma American Express.

Relató que fue Gerente de Servicios al Pasajero en LAPA, y se reportaba directamente a Boyd, el Director General. Que realizaban una reunión diaria temprano en Aeroparque con la Gerencia de Mantenimiento y con el Director General, si estaba en Buenos Aires; que en dichas reuniones analizaban los logros y dificultades de la empresa. Relató que todos los días se analizaba la flota para comprobar si había una falla y resolver cómo se corregiría, y que no recordaba haber escuchado alguna incidencia relacionada con el accidente.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Señaló que los días miércoles se reunía con el Director General y el Presidente de la Compañía, si estaba en Buenos Aires, y que dichas reuniones se llevaban a cabo en la oficina central de la Avenida Santa Fe.

En cuanto a sus antecedentes, manifestó que tenía a su cargo las Gerencias de Comisarios y Auxiliares, de Rampa, de Carga y de Catering. Refirió que en el ámbito aeronáutico no sucede que exista exceso de pasajeros en aviones o que esté excedido en peso el avión, ya que se firman correos escritos en los que se detallan los límites, es decir que se sabe cuáles son los pesos, por lo tanto el exceso no se produce.

Relató que la función principal de la Gerencia de Comisarios y Auxiliares es la seguridad de los pasajeros, que involucra la prevención de accidentes y, en caso de que ocurran sucesos de ese tipo, saber reaccionar y sanarlas.

Recordó que se presentaron varios casos de pasajeros que sufrieron pérdida de conocimiento, o episodios de presión alta, y que la tripulación estaba preparada para ayudar en esos casos y evaluar lo que sucedía. Señaló que de hecho hubo felicitaciones de parte de la empresa por la actuación de la tripulación en dichas circunstancias.

Señaló que las supervisoras eran ocho: Greslevin, Laura González, Suárez, Bernardi, Visconti, Betina Díaz. Dijo no recordar si alguna de ellas reportó alguna vez una cuestión puntual relacionada con la seguridad de los aviones. Aclaró que para ser supervisoras, debían tener 7 u 8 años de actividad, muchas horas de vuelo, y recibían cursos de liderazgo y conducción de personal; que algunas de ellas habían volado en otras aerolíneas, y tenían experiencia en las funciones de abordaje y participaban en la instrucción de comisarios y auxiliares.

Al ser preguntado acerca de lo que refirió la testigo Alejandra Suarez con relación a Weigel –relativo a que le parecía alegre, y un poco confianzudo y que en la empresa se decía que era poco serio y que mezclaba lo profesional con lo personal- dijo que esto lo escuchó post accidente.

Refirió que cuando se hizo cargo de la gerencia sólo volaba para supervisar y que siempre se elegía de acuerdo a los tripulantes a supervisar no de acuerdo a los comandantes; que esto era algo personal.

Respecto al cuestionamiento puntual que realizó Julieta Díaz por un vuelo sobrevendido, refirió que lo leyó en la declaración de la nombrada, pero que antes de eso no lo sabía, ya que además se refería a algo que habría sucedido antes de que él estuviera en la empresa.

Con relación a los canales que la empresa dispuso para que auxiliares y comisarios denunciaran o hicieran conocer irregularidades de los aviones, manifestó que para eso estaba el informe de las comisarios, quienes podían hablar con las supervisoras y también con la gerente de tripulaciones, ya que había entre ellos había canales de diálogo.

Agregó que el día 31 de agosto de 1999 se aplicó el plan de contingencias y catástrofes que tenía preparado LAPA, el plan de autoridades aeronáuticas, y se procedió a la recolección de datos de familiares para ofrecerles asistencia; que eso es lo que hizo su área, y cada área tenía su función. Agregó que lo importante no era dónde se realizara la reunión ante una contingencia, si bien había una sala para contingencias en LAPA, ya que el accidente podía ocurrir en cualquier lado, y lo importante es qué tiene que hacer cada uno y no el lugar físico. Recordó que ese día se juntaron en el lugar de mantenimiento.

Con relación al informe que confeccionaban las comisarios al final del vuelo acerca de diversas irregularidades que pudieran presentarse, dijo que en caso de que las comisarios advirtieran algo, lo debían informar al comandante, y que no recordaba si era habitual que se reportara violación de cabina estéril.

Que en caso de contar con una comisario no idónea, dijo que primero se charlaba el tema, que se trataba de solucionar, que podía llegar a haber apercibimientos y hasta sanciones, por ejemplo, en casos de llegadas tarde. Que si una comisario trabajaba mal, se la bajaba del vuelo y se la capacitaba.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Señaló que no tenía una opinión distinta al informe de la JIAAC acerca de los motivos del accidente de la nave WRZ, y que se remitía al mismo por no estar capacitado para afirmar otra cosa.

Respecto a si contaban con suficientes recursos humanos para cubrir la cantidad de vuelos, refirió que esa situación fue cambiando, bien porque la compañía fue incorporando aviones, o porque a veces se otorgaban licencias por embarazo; pero que sin embargo, nunca les faltó tripulación; que les pasaron algunas situaciones pero que si alguna vez no les alcanzaba la dotación para cumplir los vuelos, se cancelaba el vuelo del día.

Dijo que el régimen de descansos estaba regulado en el Decreto 671, y que éste se cumplía, y se verificaba en la oficina de planificación de tripulaciones que programaba los vuelos desde un mes antes, y llevaba el registro de las actividades diarias, mensuales y anuales.

Con relación a la violación de la cabina estéril, relató que el comandante es la autoridad del avión y éste es quien tiene que reportarlas si las hubiera; que esto era una situación grave y que podría eventualmente serle reportado al declarante.

Que el Gerente de Trafico era Alan Roberts, quien trabajó en PanAm y United Airlines, el Gerente de Rampa era Antonio Rembel y la Gerente de Comisarios y Auxiliares era Betina Angel.

Que al principio en LAPA se efectuaba un parte de novedades, se utilizaban los informes de la comisario referente a cuántos pasajeros había en el vuelo, si se había atendido a alguien e información de lo sucedido en el vuelo y, posteriormente, se introdujo el registro de novedades de cabina. Refirió que el informe se entregaba en la Gerencia de Comisarios y Auxiliares, con manifiesto de vuelo, etc. y se archivaba; y si había novedad se tomaban todos los datos. Que las cuestiones de seguridad de vuelo, matafuegos, linternas, se reportaban en otra planilla que firmaba el comandante.

Manifestó que la implementación de cursos de CRM empezó por iniciativa de la Fuerza Aérea, y LAPA fue muy participativo. Que los

cursos empezaron a fines de 1997 y al 31/12/99 todos tenían que haberlo realizado; que en LAPA todas las personas llegaron a fin de año con el curso hecho, inclusive algunas con el recurrent.

Dijo que recordaba a Tantos de verla en Aeroparque, pero no por haber tenido charlas con ella; agregó que nunca recibió noticias de que la nombrada hubiese violado la cabina estéril, ni de ella ni de otra azafata o comisario de abordó.

En cuanto al concepto que tiene de Boyd, dijo que tenía las mejores referencias, que Boyd siempre estuvo al tanto de todo, siempre ayudó con decisiones correctas y que era un buen jefe.

A Deutsch refirió no conocerlo demasiado, que lo veía los miércoles cuando estaba en Buenos Aires, y una vez lo acompañó en una averiguación de vuelos a Jujuy.

De Borsani y Chionetti dijo que eran buenos pilotos y conocían sus áreas bien.

Por otra parte, refirió que a Weigel lo conoció, como a muchos pilotos, pero que nunca tuvo una conversación con él. Respecto a alguna referencia sobre sus capacidades personales, sólo dijo que sabía lo que vio en la causa.

Señaló que PREVAC es prevención de accidentes; que había un oficial que era el comandante Novo, que desarrollaba actividades que tuvieran que ver con situaciones que pusieran en peligro la seguridad, citando como ejemplo que Novo detectó que cuando un avión estaba parado en la rampa con las puertas abiertas alguien se podía caer, entonces se comenzaron a colocar unas cintas para que eso no sucediera.

Respecto a cómo se informaban las prevenciones a tomar, relató que se sacaba una circular a todas las gerencias, previo una reunión con las personas indicadas para coordinar cómo se iban a resolver los temas de seguridad. Que en las reuniones diarias en Aeroparque, que algunas veces iba gente de PREVAC y analizaban alguna situación. Dijo que en esas reuniones no se hablaba de alguna falta de los pilotos, ni de su evolución profesional, que para eso había legajos de personal; y si se trataban esos temas, no era en una reunión operativa.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Que en las reuniones semanales se veía la gestión de cada área, si se incorporaba una aeronave nueva, no recordando si alguna vez se habló de evolución profesional de pilotos o ascensos, dijo que quizá en un informe de gestión de un área se habló acerca de promocionar pilotos o acerca de pilotos ingresantes –por ejemplo, cuando Aerolíneas se llevó pilotos-, pero no puntualmente de un piloto, no recordando tampoco haber escuchado algo de Weigel o de Etcheverry.

Refirió que el día del accidente estuvo en Aeroparque, que su rol fue asistir a los pasajeros, que recibió a familiares -entre ellos a unos señores franceses-, que hicieron intercambio de nombres con una persona que estaba en un auto con la pierna rota, que vinieron familiares de Ezeiza, que los recibieron con la lista de pasajeros y la lista del SAME, y los fueron derivando a hoteles y a hospitales; que les ofrecieron traslado y asistencia. Que estuvo con el juez de la causa, quien les impidió estar en contacto con los familiares como hasta las 6 de la mañana.

Que el Plan de Asistencia a futuro, involucra asistencia a pasajeros, es general y se adapta a este accidente, que está integrado por un grupo de psicólogos, por una lista de hoteles, morgue; que estaba contemplado y se adaptó a la realidad, sólo que no sabía que el caso iba a estar un juez. Que habló con familiares e hicieron una lista de los familiares. Que hubo un grupo de gente que se dedicó al contacto con familiares y empleados que estaban necesitados de ayuda, que la familia Rizzi por ejemplo, tuvo que repatriar un cuerpo, que colaboraron algunos gerentes voluntariamente, como Roberts y otra persona de mantenimiento, aunque esto no era muy fructífero porque había mucha resistencia de los familiares.

Respecto a la asistencia económica, dijo que cree que se brindó pero que no recuerda la cifra específica, ya que se hizo con un grupo especializado.

USO OFICIAL

Refirió que no recuerda si alguna vez realizó inspecciones en el área de competencia de Peterson y que del personal de habilitaciones, francamente no se acuerda.

Respecto a las inspecciones de rampa, dijo que ellos tenían credenciales para poder trabajar; que las visitas informaban si en algo no habían cumplido y era un caso para rectificar más que una recomendación.

Que no recuerda si las inspecciones eran frecuentes, y que en cada escala tenían inspecciones.

Que la única autoridad aeronáutica a bordo de aeronave una vez que se cerraron las puertas, es el piloto, el comandante.

Refirió que tomó el curso de CRM trabajando para LAPA, en las compañías anteriores no recuerda si tenía ese nombre. Dijo que el nivel de capacitación era muy bueno, y que Leitman Patt dio el libro que utilizaron.

En relación a la programación de la tripulación de vuelo, de comisarios y auxiliares, dijo que se indicaba la actividad por el Decreto 671 y que a cargo de esto estaba Amalia Gutini. Dijo que controlaba habilitación para volar una tripulante, se controlaba constantemente y las credenciales se hacían una vez por año, que se programaba. Que Recursos Humanos no intervenía en la programación de tripulantes y auxiliares, que se podía coordinar por si tenía una licencia o algo en especial con anticipación. Que ante una solicitud de autorización de vacaciones, se les daba la posibilidad de elegir con alternativas, eso se dirigía y se autorizaba en la gerencia a su cargo.

Relató que el Registro de novedades de cabina los llevaban las tripulantes, que firmaban la comisario y el comandante también, y que tenía que ver si atentaba contra la seguridad de vuelo y si se asentaba en RTV.

Que el formulario de los informes de comisario y registro de novedades de cabina pueden ser llenados tanto por la tripulante de abordaje o por la comisario de cabina, que lo llenaba cualquiera de ellos y lo firmaba la comisario, que no carece de valor si lo firma la auxiliar, pero se debe indicar por qué lo firma ella.

En referencia a las cuestiones vinculadas a seguridad del vuelo del 19/3/98, refirió no recordar si alguna auxiliar o comisario tuvo algún incidente de operación aeronáutica particular, y que si bien conoció a Nelly

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Gutiérrez y Jorgelina Biré, no recuerda si alguna de las dos resultaron lastimadas en una operación irregular.

Preguntado sobre qué acción hubiera tomado si alguna auxiliar hubiera resultado herida, dijo que las hubiera atendido, que hubiera investigado qué pasó con las operaciones, ya que un movimiento brusco del avión pudo haber sido causado por turbulencia, severa o grave.

Posteriormente, se le exhibieron las fs. 14578 y se le preguntó si esos formularios eran correlativos en su época, a lo que respondió que no tomó conocimiento de ello, porque no estaba en esa fecha; dijo que primero iba a mantenimiento y después a su gerencia. Que el formulario llevaba la firma del comisario y comandante, pero que no se acuerda si eso era algo interno o si estaba reglamentado por la aeronáutica

Señaló que se desempeñó en otras aerolíneas ya hace 20 años. Que la flota de aviones 737 era de 6 ó 7, y de aviones 757 era de 2, ello en abril de 1997; que luego se incrementó la flota paulatinamente a ocho. Que no se acuerda específicamente si alguna aeronave presentó algún tipo de fallas en alguno de sus elementos, y que cada avión tenía un plan de mantenimiento.

Dijo que en 1990 en Estados Unidos de América volaba un B 737-200, que no sabe si esas aeronaves tienen fallas estructurales.

Que las instructoras eran supervisoras instructoras, y que las condiciones de emergencias se las daban los pilotos.

Preguntado acerca de a qué se refirió cuando dijo que los familiares presentaban resistencia el día del accidente, señaló que los familiares no querían hablar con ellos, y que incluso un familiar de una persona que estaba en el Instituto del Diagnóstico fue muy violento.

Respecto a la muerte de los pilotos, relató que se acordaba que una de las personas de rampa le dijo que vio el avión y que había visto a los dos pilotos muertos y a una de las azafatas. Que Novo le comentó que los pilotos estarían muertos y que cree que esa misma versión se manejaba en LAPA.

USO OFICIAL

Especificó que durante su gestión no se presentaban planillas modificadas sino que las novedades de seguridad se anotaban en la otra planilla.

Que el personal que está a cargo de la cabina es la comisario y el comandante, que está por encima de ella. Que los tripulantes son instruidos para anotar en las planillas novedades sobre deficiencias técnicas. Que las tripulantes les podían comentar a ellos que por ejemplo, una puerta no funcionaba bien, pero que eso no significa que no funcione. Que las tripulantes pueden opinar como lo haría un pasajero pero que no están capacitadas para conocer sobre cuestiones técnicas. Que no cree que ellas puedan diferenciar entre una turbulencia en día claro y una falla técnica del avión.

27) Carla CALABRESE

Refirió que ganó el juicio laboral que tenía pendiente con LAPA, y que está por cobrarlo.

Relató que ingresó a LAPA en el año 1993 y que dejó de trabajar en enero de 1997, que entró como auxiliar y muy pronto fue comisario de vuelo, que hizo el entrenamiento inicial, pero no recuerda la recurrencia de los cursos, ya que cuando había cursos se presentaba y los hacía.

Que para ascender a comisario, tuvo que ir un día a un avión nuevo -que era un SAAB 340- y le explicaron las particularidades del mismo. Luego, voló B-737, para lo cual había recibido el manual del mismo, no recordando haber tenido instrucción dentro de ese tipo de avión cuando ascendió a comisario.

Que recién en el año 1996 hubo cursos de emergencia, en el que les daban una hoja donde decía qué tenía que tener el avión para salir, tuvieron prácticas de evacuación, entrenamiento para apagar fuego y se llegaron a tirar del tobogán.

Que ella hizo uso de las licencias que tenía a su favor. Respecto a las vacaciones, refirió que en la última época le costó que le dieran vacaciones adeudadas (cree que diez días), que lo habló con sus supervisoras y de manera “amistosa” le decían que no era posible porque no había

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

posibilidades en la compañía. Que en ese momento no sabía que podía haberse negado a volar. Que preguntó en el gremio y allí se enteró que le correspondían; fue entonces cuando las pidió por carta documento. Agregó que las supervisoras (que pudieron ser Betina Angel, Alejandra Suárez o Amalia) le dijeron que hiciera lo que quisiera y la empresa le iba a responder en consecuencia. Que se trataba de vacaciones vencidas, por lo que es posible que ella haya volado con vacaciones vencidas, pero que no conoce a otras personas a quienes les haya pasado lo mismo.

Refirió que después de este incidente, realizó un vuelo y fue despedida sin causa.

En cuanto a emergencias vividas en algún vuelo, dijo que en uno que se dirigía a Tucumán, y que comandaba Alfredo de Víctor con Feijoo de copiloto, sonó una alarma que decía “pull up”, enterándose después que era una alarma de proximidad de terreno. Recordó que sintió que el avión ascendía y que se escuchaba que esa alarma sonaba en el cockpit -que tenía la puerta abierta-, pero que los pilotos le dijeron después que no había sido nada. Ella se asustó porque el avión iba de una manera muy brusca para arriba, no sabiendo si eso es común.

Respecto a situaciones riesgosas vividas, recordó que una chica se cortó en vuelo, que no había guantes abordo y el médico que había en el avión no la quería tocar. En otra oportunidad, un pasajero tenía nitroglicerina y debieron preparar un aterrizaje con mercancía peligrosa.

Puntualmente se acordó de un caso de un vuelo que no tenía un tobogán, en el que el comandante era Carnero. Que él lo trató de arreglar porque si no tendrían que embarcar a menos gente, que luego se acercó alguien de mantenimiento, habló por radio y dijo “salimos igual”. Que eso pasaba muchas veces.

Respecto a Weigel, señaló que era bueno, amable y que sus vuelos con él fueron normales.

Con relación a los cursos dictados, dijo que eran cortos y que en Caledonian hizo un curso más largo.

En cuanto a los aviones no go, refirió que en los cursos les daban una hoja con un cuadro donde tenían escritas las condiciones de seguridad que tenían que estar presentes en el avión y que en el propio cuadro decía si era no go o no; por ejemplo, que faltaran luces de emergencia o tobogán implicaba que, si no se arreglaba, no se podía salir. Que cuando advertían esas fallencias u otras, la informaban de inmediato al comandante, que lo asentaban en los registros técnicos de cabina, y llamaban a mantenimiento para que lo arreglen.

Preguntada por el Informe WPA del año 1996, refirió que ella escribió muchos informes. Que “falla de luces de emergencia” era una falla recurrente, y que ella siempre informaba cuando encontraba ítems no go.

Posteriormente, se le exhibió el informe obrante a fs. 14.580 y la testigo dijo que esos informes los hacía cuando pasaba el tiempo, y mantenimiento no respondía a lo que le pedían. Aclaró que el concepto “Luces de emergencia inoperativa”, implica que, en caso de humo no se vean las salidas de emergencia; y que éste era uno de los ítems mandatorios de cabina.

Con relación al informe que ella hizo acerca de haber recibido una nota sin firma pidiendo que no usara los informes de vuelo para escribir novedades de cabina, dijo que no recorda lo que había contestado. Agregó que le parece que está bien informar por todos los medios posibles los errores que se hubieran presentado.

Dijo que creía que su último vuelo en LAPA fue el 10 de enero de 1997, que viajó con una azafata Bartet. Al manifestar que nunca había volado el WRZ, se le hizo saber que, conforme surge del informe de fs. 14578, sí lo hizo, refiriendo entonces “me acabo de enterar que lo volé”. Sobre el mismo, que era el vuelo 3502, dijo que eran varios ítems que no estaban bien, y que era muy normal encontrar luces de emergencia inoperativas, agregando que creía que los seis primeros ítems eran novedades no go. Que en los informes del comandante y en los registros de cabina se anotaban cosas de seguridad y de servicios, y también de equipos de seguridad de cabina. Que los ítems eran: puertas señalizadas por el humo, cartillas de

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

emergencia que faltaban, botiquines y vendas. Que la última letra que aparece en él es de Victoria Bartet, que informaron esto al comandante antes de que el vuelo saliera, pero no recuerda si hubo respuesta del mismo. Que de este informe dejó tres copias: a jefatura, a pilotos y a mantenimiento.

Que ese informe se lo había dejado a la supervisora -que no recordó quién era- y esa copia la vio en la basura con otras cosas cuando fue a tirar algo, y lo agarró para llevarlo al vuelo siguiente.

Por otro lado, refirió que es posible que en el año 1996 haya presentado un parte médico en la empresa, que pudo haber sido por gripe y esto es común, pero que no lo recordaba bien, como tampoco haber tenido una sanción por el mismo, refiriendo que ella fue objeto de bastante persecución y que tuvo que dar explicaciones.

Tampoco recordó si había tenido una sanción por hacer un viaje con parte médico documentado, pero dijo que podía ser que lo hubiera hecho porque hay partes médicos que no inhabilitan para volar, citando como ejemplo que una vez sufrió una afección de otitis externa, lo que le impedía trabajar, pero no volar como pasajera.

Dijo que Enrique Piñeyro es su marido, que hizo cursos en LAPA con él en el año 1996 para B-737, que él voló ese tipo de avión y daba cursos, que no era instructor y que participó en una película de su marido. Agregó después que, no sabe si por motivo de su noviazgo, que se había iniciado en 1994, él también fue perseguido por la empresa, que pudo ser que le haya sido demorado su ascenso a comandante, señalando que Piñeyro reclamaba la seguridad de los vuelos. Por otro lado, dijo que él renunció a LAPA, no recordando en qué fecha como tampoco que hubiera tenido problemas con la habilitación psicofísica.

Respecto del folio 3402 que aportó junto con el Reglamento Técnico de Novedades de Cabina y con la planilla de informes de comisarios de abordaje, en primer lugar, refirió que la firma que luce en los mismos la hizo cuando el informe se confeccionó, es decir, en vuelo. Ante ello, advertida que

USO OFICIAL

fuera de una contradicción con su declaración anterior obrante a fs. 14.581, la cual le fue leída, la testigo se corrigió y aclaró que esa firma la realizó al momento de presentar esos papeles en el Juzgado.

Al ser preguntada acerca del motivo por el cual no entregó el formulario que encontró en la basura en la empresa, dijo que no lo hizo porque no tuvo un vuelo posterior, que no lo mandó en su momento y que lo aportó cuando fue a declarar porque le pareció que era importante.

Señaló que, del personal de LAPA, tiene una relación especial de amistad con Moreno Bourse, Ferrari, Denis Martínez, Bartet y Rey. Por otro lado, no recordó si había realizado un emprendimiento comercial junto a Sergio Ramón Dota, quien vive en San Martín de los Andes. Señaló también que quienes estaban en la promoción con ella eran Marina Nuñez, Marta Sartori y otras dos chicas más que no recordaba.

28) Karina Valeria REMPEL

Dijo que trabajó en LAPA desde 1998 hasta 2002 y que fue auxiliar de abordaje de aviones B 737-200, 700 y 757.

Que voló el vuelo del WRZ anterior al siniestrado pero que no recuerda el destino.

Respecto a inconvenientes que hubiera tenido en dicho avión, dijo que escuchó un comentario de un pasajero acerca de que había un ruido de un lado de la aeronave, en una de las alas que se le avisó al comandante pero que al final no era nada. Que ella no estuvo en el chequeo, que no se realizó ningún arreglo, y que el comandante dijo que estaba todo bien. Refirió que ese comandante pudo haber sido Bredston, y el copiloto Vigil, y que la comisario era Analía Gutani, no recordando quién era la otra auxiliar.

Dijo que no hubo otra irregularidad en ese avión antes de partir. Que no recuerda haber escuchado un comentario particular respecto a inconvenientes con las balizas de los aviones.

Preguntada acerca de cómo fue su ingreso a LAPA, respondió que se trató de su primer trabajo, que realizó cursos de primeros auxilios, de emergencias, que eran cursos teóricos y prácticos y que duraron dos semanas o

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

un mes. Que dichos cursos eran dictados por el Dr. Gulo, que los de emergencia los daba Molteni y que se hacían prácticas con pilotos.

Respecto a otros incidentes, dijo que tuvo uno en un vuelo de instrucción, en el que un flap no funcionaba cuando volvieron; que el comandante era Perone; que prepararon la cabina para aterrizaje de emergencia pero que finalmente aterrizaron perfectamente.

Que de esto tomó conocimiento porque se lo contó la comisario luego de que se lo comentó el comandante, ya que ella viajaba como un pasajero porque estaba en instrucción. Que ella no podía escuchar si sonaba una alarma, supone que porque viajaba atrás, pero que al momento del aterrizaje se sentó adelante con la comisario por si había una emergencia.

Que no recuerda si utilizó matafuegos en las prácticas, que el contenido del curso está en video, que veían videos de emergencia, con situaciones de desastre en general.

Que a Etcheverry no lo conoció. Que con Tantos voló en alguna ocasión, pero que no tiene nada en particular que decir al respecto.

Dijo que con Weigel en realidad no voló muchas veces y que su actitud era de no ir al cockpit; que en general la comisario se comunica con el cockpit, ya que hay una estructura jerárquica. Agregó que la comisario anotaba en un libro las novedades de cabina, pero que no sabe a quién se lo entregaba.

Preguntada que fue acerca de si terceras personas ajenas a la tripulación podían viajar en las cabinas, dijo que le parece que sí puede el “Extra crew”, y que las veces que vio terceras personas en la cabina además del piloto y copiloto, se trataba de un supervisor de vuelo y de otros tripulantes.

Respecto a si recuerda el Registro de novedades de cabina, dijo que sí lo recuerda, que cree que es el que usaban las comisarios, que las auxiliares no escribían ahí, que quizá sí lo hacían los mecánicos, y que no sabe si lo hacían los pilotos.

Respecto del vuelo del avión con problemas a la vuelta de Córdoba, dijo que ella volvió en el cockpit, porque era un vuelo de instrucción, previo a ingresar a la empresa.

Respecto al día del accidente, dijo que cuando llegaron a Neuquén la gente del aeropuerto le comentó acerca de un incidente en Aeroparque y que debido a ese disturbio no podían regresar porque estaba cerrado el aeropuerto.

Que se desvinculó de la empresa porque la compañía tuvo un momento malo.

29) *Adrián STERBA*

Piloto de línea aérea, refirió que como tal estuvo en las empresas Patagonia, SW y Austral, y que actualmente es primer oficial de MD 88.

Recordó que el 31/8/99 tenía el vuelo 6288 con destino a Santa Rosa, La Pampa.

Dijo que a Weigel sólo lo conocía por cruzarse con él, y a Etcheverry por ser colega en los cursos teóricos de piloto comercial en la ETAP, escuela dirigida por Demetrio Fernández, y por compartir el aeropuerto. Manifestó recordar la famosa frase con él en la radio en el momento previo al accidente de LAPA.

Refirió que esa noche, tenían una espera larga, que tomaron la pista para despegar y en la fase de aceleración del avión escuchó la frase “Adrián correte que te piso” y él contestó “bueno”. Que luego, escuchó confusión en Aeroparque, cambió de frecuencia en la radio, vio un gran fuego y la frecuencia de BAIREs le preguntó qué había pasado; que llegó a Santa Rosa y recién allí vio por televisión lo que había pasado, que fue un trauma importante, volvió a Ezeiza y estuvo un tiempo sin volar.

30) *Gustavo Juan SPINELLI*

Piloto que se desempeña actualmente en LAN Argentina, donde vuela B 737-200, refirió que es ex oficial de la Marina, que pidió la baja; que ingresó a LAPA como primer oficial de 737 en 1994, de 757 en 1995, pasando a ser Comandante de 737-200 y luego de 737-700, permaneciendo en esa

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

empresa hasta que terminó sus operaciones, durante nueve años. Que antes de ingresar a LAN, estuvo también en Federales y en SW.

Manifestó que en 1999 le debían 30 días de vacaciones, que se las había solicitado al jefe de línea pero se las denegaron por necesidades operativas, y que estaban tratando a través del sindicato la deuda vacacional; y agregó que no era posible cobrar las vacaciones en lugar de gozarlas.

Dijo que no sufrió desperfectos ni emergencias significativas en vuelo; que tuvo un aborto de despegue en Villa Reynolds a baja velocidad, por un instrumento que mide el EPR que se había trabado y el copiloto lo notó, entonces decidieron frenar la carrera, que no hubo alarma, y a los minutos partieron.

En cuanto a la alarma de configuración que sonaba el día del accidente, y que él probó en simulador, dijo que es la misma que la de altitud de cabina en vuelo, que es intensa, tanto que le detiene el corazón.

Manifestó que hay alarmas audibles (como la de la noche del accidente) o visuales de luces coloradas (que demanda acciones inmediatas), amarillas (tienen un poco más de tiempo para resolver la situación), de diversos tipos y todas son llamativas (citó como ejemplo cuando se está demorando en la bajada del tren de aterrizaje).

Dijo que en Boeing 737, son cuatro las posibilidades por las que puede sonar la alarma de configuración: por parking brake, por posición del estabilizador (stabilizer), que es la aleta de la cola, y por borde de ataque y fuga y por speed brake; que no hay alarma visible de flaps. Que el piloto no se puede dar cuenta por qué suena la alarma, por lo que no hay duda que se tiene que interrumpir el despegue.

Refirió que él escuchó esa alarma en el simulador, en el curso inicial de 737. Agregó que no tiene conocimiento de que alguien haya volado un avión no go. Que voló en una oportunidad el avión WRZ, en que lo fue a buscar a Miami y lo trajo a Buenos Aires en un vuelo ferry, y que cree que

también lo voló como comandante en un vuelo comercial en junio o julio de 1999, y no advirtió algo raro en esa máquina.

Señaló que la posición de despegue más usada en Aeroparque para los flaps es 5 -en el 99% de sus vuelos lo hizo así- (la instrucción surge de los manuales de operación del fabricante del avión). Aunque puede ser 1 ó 2 en otro tipo de avión; y que una vez que se abandonó la posición 0, no tendría que sonar la alarma de configuración. Dijo que el despachante propone un grado de configuración de flaps (conforme peso, condiciones meteorológicas, etc.), y el comandante decide el grado con que despegue.

En cuanto al tema de las vacaciones, dijo que varios compañeros tenían deuda vacacional, que no se otorgaban por razones operativas (llegada de aviones nuevos); que al día del accidente, estima que él tenía treinta días de deuda vacacional, cree del año 1999, y que éste era uno de los temas que se planteaban a la jefatura y al gremio; agregó que igual podía salir a volar, que él nunca se negó a hacerlo. Que el hecho de que solicitaran las vacaciones no era con motivo de sentirse cansado ya que el régimen de vuelo no era estricto y pasaba días sin volar, y por eso prefirió no confrontar y arreglarlo vía sindical. Agregó que luego del accidente, le dieron las vacaciones.

En cuanto a los descansos -tiempo entre vuelo y vuelo- dijo que en LAPA siempre fueron respetados. Aclaró que en LAN Chile tienen menos descansos y menos períodos de vacaciones que en LAPA.

Con respecto a su ingreso en LAPA, refirió que tenía 1.800 horas de vuelo en la Armada, que supo que había vacantes en esa empresa y mandó su currículum. Que el primer recurrent de emergencias lo hizo en 1996 ó 1997, y luego anualmente.

Respecto a los inspectores de la Fuerza Aérea, dijo que cada uno tenía distinta experiencia, que algunos no la tenían y otros la tenían en 707; que no es lo mismo volar F27 ó F28 que hacerlo en 737.

Refirió que la programación de vuelos se hace desde un mes antes, y si alguno quiere pedir días libres lo debe solicitar con ese anticipo, y ese tema dependía de Operaciones.

Manifestó que los cursos de LAPA y LAN son similares.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Que después del accidente, hubo cambios a nivel de jefaturas, de la gente, de los instructores, de los procedimientos, y una política un poco más restrictiva de normalizar las vacaciones.

Señaló que durante el período de cabina estéril, el comandante no realiza ni debe permitir que nadie realice tareas que no sean inherentes a la seguridad de vuelo hasta los 10.000 pies de altura, y que en LAPA siempre se respetaba.

Que en su caso, ha transportado auxiliares como miembros de tripulación en una operación normal, alguien que recién entraba en la empresa o cuando estaba en instrucción, o cuando algún piloto se siente mal y lo asisten, por eso es conveniente que las auxiliares tengan contacto con la cabina, obviamente respetando la cabina estéril, y que esto lo dice el ROATAC.

Manifestó que no tiene ninguna explicación de lo que pasó la noche del accidente, que nunca lo va a entender, que obviamente los flaps no estuvieron configurados, y este error pueden cometerlo, pero no puede creer que con la alarma no hayan abortado instintivamente, y que hayan corrido todo ese tiempo con la alarma sonando.

Señaló que debe haber tenido dos vuelos con Weigel y que su desempeño fue standard; que sabe que tuvo un tema disciplinario por un vuelo a baja altura, que lo pasaron de volar como comandante a hacerlo como primer oficial, lo que es casi una sanción.

En cuanto a quién determina si un avión es go o no go, manifestó que lo hace mantenimiento y el comandante, y que si hay discrepancia, el responsable y el último que lo determina es el comandante.

Comentó que las auxiliares pueden enterarse de las novedades del avión y podrían verificarlo en la MEL, pero que no cree que lo puedan hacer en una operación normal. Que el entrenamiento de los tripulantes de cabina apunta a la seguridad de vuelo y a la atención de los pasajeros; que si las auxiliares observan algún problema, lo informan al comandante.

Del mismo modo, señaló que parte de lo reglado por el Decreto Nro. 671, apunta al trabajo en equipo y así evitar la fatiga de la tripulación de vuelo.

Respecto al rumor de que en una charla de café Weigel hubiera hecho una apuesta en cuanto a que se podía despegar en Ezeiza con flaps en 0°, dijo no haberlo escuchado nunca.

Por último, manifestó que “standard menos” en la calificación, significa que el piloto no llegó a obtener el puntaje mínimo requerido.

31) Gerardo Luis GONZÁLEZ RAMOS

Refirió que actualmente es piloto en Guinea Ecuatorial. Que estuvo en la Fuerza Aérea desde 1978 hasta fines de 1983, luego unos años en Don Torcuato, e ingresó en LAPA en septiembre de 1994, teniendo 6.000 horas de vuelo, y permaneció allí hasta el 2002, habiendo sido copiloto de 737-200, piloto de SAAB 340 y luego piloto de 737-200, y casi todo el tiempo instructor en esa empresa.

Explicó que para ser instructor hay que ser comandante con licencia habilitante y tener el curso habilitante de Fuerza Aérea; que él tenía la Nro. 2179, y era instructor de SAAB, de 737-200 y de 737-700.

Que al tiempo de su ingreso, le debían cincuenta o sesenta días de vacaciones, que eran de 1995 ó 1996, lo que se regularizó en 1997 ó 1998; que tomaban vacaciones, pero menos de treinta días, y cuando se las denegaban, era porque había más cantidad de vuelos por la expansión de la empresa o porque tenía que cumplir la instrucción, y uno entendía las razones; que alguna vez lo habló con el jefe de línea o con el gerente de operaciones, y le decían que ya lo iban a resolver. Que si bien por la deuda de vacaciones podía haber dejado de volar, no lo hizo porque igual tenía descansos entre los vuelos, y que nunca le pagaron ni tuvo retribución alguna por esa deuda de vacaciones.

Respecto a Weigel, dijo que voló con él en una oportunidad, y fue normal como copiloto. Que siendo su instructor en un simulador de SAAB, tuvo un desempeño standard para ese avión, y que nunca lo evaluó en

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

737-200, porque cuando Weigel recibió esa instrucción, el declarante ya estaba en la de 737-700.

Explicó que la alarma sonora de configuración suena si no se pone la configuración correcta (flaps, freno colocado); que la de despresurización es igual. Que si quedó el freno colocado, visualmente hay una luz roja; por los flaps hay un reloj y está la posición de la palanca -de no configurado- y una mariposa que indica la posición de los mismos; pero no hay señal visual, sino que suena la alarma; y refirió que “speed brake” es el freno de vuelo. Señaló que ni bien suena la alarma, hay que reducir los aceleradores y ver qué pasa, que la alarma sonora indica que hay que frenar.

En cuanto a la alarma de fuego, suena como una campana, es clásica en 737-200, difiere de la de configuración, ya que es sonora y visual (luz roja). Dijo que la alarma de pérdida de altura es un vibrador que suena y se debe reaccionar (stick shaker).

Aclaró que en el simulador, a los pilotos se les explican todos los comportamientos del avión mencionados.

Refirió que antes, en Boeing, había otras listas y la configuración de los flaps se hacía durante el rodaje, pero ahora se hace antes de iniciarlo; que los dos pilotos hacen los chequeos -control previo-, que antes sugería no hacerlos en áreas congestionadas, desde que salía de plataforma hasta la pista.

Aclaró que en Aeroparque, para 737-200, la posición de los flaps es 5, y en Ezeiza, 1.

Que estando él en LAPA, tuvo una vibración en nariz como desperfecto, pero no tuvo abortos de despegue.

Que los manuales de operaciones que mandaba el fabricante, estaban completos y actualizados, sobre todo por su función de instructor; que también había un manual en el avión, y que cada piloto tenía un manual en inglés, como en todo el mundo; que también tenían y había en el avión manual

de operaciones de la empresa; que inclusive los mecánicos tenían que interpretar los manuales.

Que cree que los cursos en inglés fueron evaluados en 1995, estableciéndose el nivel en la Armada; que no sabe si en la empresa había gente rezagada en ese tema que haya participado de cursos.

Al serle exhibido el legajo de Weigel, dijo que no recordaba su evaluación; que sabe que tuvo un problema disciplinario, y lo bajaron de Comandante a copiloto de SAAB, por un vuelo a baja altura en Villa Gessell.

Manifestó que el curso de CRM lo hizo en 1997 ó 1998, que había seminarios importantes, que se intensificó cuando llegó el 737-700. Respecto a los recurrent, dijo que había tres o cuatro turnos.

Se le exhibió entonces la fs. 164/168 del legajo mencionado, reconociendo su letra y firma en las lecciones 1, 2 y 3. Señaló que el 28/10/95 (lección 1), la falla fue que el avión dejó de volar porque se apagó el motor, y Weigel no hizo el reencendido del mismo en el tiempo correcto, que posiblemente hubo un retardo, que no tiene que haber habido otra cosa porque si no lo hubiera consignado, se dejaba la constancia para que mejoren los ítems, que es la función de la instrucción; lo que se puso fue que tenía que repasar o trabajar más “crew coordination”, que en CRM es la coordinación entre la tripulación, la conciencia situacional; aclarando que “standard call outs” son frases cortas establecidas para que las personas se entiendan sin necesidad de hablar de más.

Luego, acerca de la lección 2 del 29/10/95, dijo que la falla había sido Engine Fire, fuego en el motor, y que actuaron en consecuencia, siguiendo con la aproximación en vez de ir a espera y volver con seguridad; que luego él carga “smoke”, humo en el compartimiento de carga una vez que tocaron, que hubo alarma visual y audible y había que ordenar la evacuación inmediatamente, y ellos pudieron haber tenido un atraso al pedirlo; que no era condición de aplazo, siempre que el error no fuera recurrente. Que la tercera indicación, puso la falla en el check list de flaps asimétricos, y es probable que hayan dilatado la lista, pero porque estaba bajo presión.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Manifestó que el 30/10/95, en la lección 3, fue mejorando la crew coordination, donde obtuvo calificación normal, estaba dentro de “standard”, no generaba inseguridad.

Agregó que no recordaba haberlo evaluado para otra cosa, ni de qué se habló en la reunión de instructores, o si se adoptó alguna resolución respecto al ascenso de Weigel a B 737-200.

Dijo que sabía que el nombrado tenía problemas familiares (aclarando que esto no lo invalidaba para estar al comando del SAAB), que los comentaba, pero el declarante no era de su círculo personal, sino que tenía mucha relación con Lipka, Aras y De Víctor, no sabiendo si era amigo de Chionetti y Borsani.

Al serle exhibida una planilla de calificación de SAAB, dijo que NA (no aplica), no quería decir que no aprobaba; que normal quiere decir que está dentro de los estándares de actitud, que no genera situaciones de inseguridad, sino se lo hubiera calificado de otra manera (insuficiente); que standard menos quiere decir que debe mejorar algo en un ítem, por lo que no está desaprobado si mejora, que volverá a repetir la lección, y si no mejora en la última, estará desaprobado. Agregó que el standard menos en un simulador final, tiene que ponerse en conocimiento de la gerencia de línea, y someterse al piloto a un plan de instrucción, volando con instrucción todo el tiempo, y si no mejora, la empresa sabrá lo que tiene que hacer, es un capítulo abierto, ya que atenta contra la seguridad.

Luego, se le exhibió la transcripción del CVR, explicando que la frase o call out “take off thrust set” indica que el empuje de despegue está colocado (en ese momento el empuje de los motores es parejo porque es necesario acelerarlos en esa posición); que “take off thrust set, speed alive” se corresponde con las frases standard utilizadas en las fases críticas; que en una situación de emergencia es sencillo mirar las agujas de los relojes de los flaps; que respecto a la presión de entrada y salida del aire en los motores, hay dos indicadores, uno por cada motor; que EPR es “engine pressure resource”, es la

USO OFICIAL

presión de empuje para despegar el avión; y que si no tuviera presión suficiente el call out sería “engine failure”.

En cuanto al día del accidente, dijo que Weigel desoyó la alarma, y no supo nunca lo que aconteció, que ocurrió un caso similar en Delta, en USA, en un 727, que cada uno recibe la instrucción y le dan las herramientas para ser un buen profesional, y cada uno las utiliza a su manera; que asocia eso con la vida personal del nombrado, de la que no sabe detalles pero sí que tenía problemas, porque él mismo los transmitía.

32) Ricardo Guillermo ALLOIS

Piloto, dijo haber ingresado a LAPA en 1997 y conocer a Weigel, haber volado más de una vez el WRZ; y haber tomado siempre sus vacaciones.

Manifestó que los chequeos de los aviones se hacían en varios lugares, habiéndole tocado llevar en una oportunidad uno de ellos de Varig a Porto Alegre, Brasil; que los standards eran los mismos que cualquier otra compañía, y están puestos por el fabricante; que un chequeo “C” depende del número de horas voladas por el avión o el tiempo transcurrido.

Refirió que nunca tuvo emergencias ni le sonó ninguna alarma por alguna situación, y que del accidente se enteró por los medios, ya que estaba en su casa.

En cuanto a los cursos de CRM, dijo que lo hizo a partir de 1998, anualmente, y que a la fecha del accidente no había realizado simulador con metodología LOS.

Señaló que en marzo de 1999 voló dos veces con Weigel, que en una de ellas luego del aterrizaje saltó la alarma del motor Nro. 2, y el procedimiento se cumplió, la alarma cesó (es sonora y visual), que no llamaron a los bomberos porque la alarma se activó pero no hubo fuego, y finalizaron el vuelo, que puede haber sido una falla del sistema.

33) Analía Verónica GUTANI

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Dijo que desde 2005 trabaja en LAN Argentina; y que desde 1996 estuvo en LAPA hasta su quiebre, siendo auxiliar de abordaje el primer año y medio y luego Jefa de Cabina.

Manifestó que realizó todos los años cursos e instrucción, que duraban una semana o diez días, y en ellos renovaban credenciales; que hizo cursos anuales de emergencias y de evacuaciones, teóricos y prácticos; que voló en B 737-200; B 757-200 y B 737-700 en LAPA, previa realización del curso respectivo de cada avión.

Agregó que siempre se respetaron sus vacaciones y descansos.

Manifestó haber tenido una emergencia en un vuelo casi llegando al aeropuerto de Córdoba, en que tuvieron una indicación de tren de aterrizaje que no era correcta y prepararon la cabina; que era una alarma visual de que el tren de aterrizaje no estaba bajo, y al final era que la luz no funcionaba bien, porque sí estaba bajo. Al serle leída su respuesta a la pregunta 9 que se le efectuara a fs. 7989, recordó que en esa oportunidad el piloto era el Comandante Martínez y el copiloto Weigel; que ellos los tranquilizaron, les agradecieron y siguieron vuelo.

En cuanto a los abortos de despegue, dijo que eran situaciones normales, que le pasó una vez en Comodoro Rivadavia; estaba reducida la visibilidad y se realizó uno.

Dijo que en LAPA se sentía segura, volaba tranquila, que era una compañía segura. Que el día del accidente había volado el avión siniestrado: hizo un vuelo a Córdoba como Jefa de cabina, y luego fue a Neuquén con otro avión. Que no hubo inconvenientes, pero en el descenso, llegando a Córdoba, un pasajero dijo que había visto que una chapa del ala se había salido; que eso se lo contó una auxiliar que le avisó al comandante, que era Alfredo Bredston. Que aterrizaron, el comandante le preguntó dónde estaba sentado ese pasajero, le dijeron que era en la fila 6, pero él no vio nada, le avisó a mantenimiento, los de allí no encontraron novedad, y volvieron a

USO OFICIAL

Buenos Aires. Dijo que en el despegue y en el aterrizaje hay muchos cambios en las alas, y eso es algo normal, pero los pasajeros hacen esos comentarios.

Que del accidente investigado se enteró cuando llegó a Neuquén; en ese momento lo asoció con el relato anterior, tuvieron una charla con la tripulación y el comandante, y les dijo que no tenía nada que ver con aquéllo.

34) Marcelo Felix BATLLIORI

Refirió que se inició en la Marina como aviador naval, retirándose como capitán de corbeta en 1995; desde ese año estuvo en LAPA, luego en SW, pasó a LAFSA y después a LAN Argentina, donde está actualmente.

Respecto a LAPA, dijo que ingresó en enero de 1995, voló cuatro meses como copiloto de B 737 con instructores, y en junio de 1995 lo habilitaron como comandante de B 737-200; que en 1996 lo nombraron instructor de B 737-200, luego pasó a B 757, volando tres meses como copiloto instruído, hasta ser habilitado como comandante.

Manifestó que cursó estudios del avión con los manuales, con clases de apoyo y de consulta en el hangar con instructores y mecánicos, y dio exámenes y simulador en Denver; que fueron diez períodos con el inspector Luna y al volver hizo dos turnos y una inspección para poder volar a la izquierda.

Respecto a sus vacaciones, no recordó bien las de los dos primeros años, pero dijo que con posterioridad (en 1997) se normalizó con las mismas. Se le leyó su declaración ante el Juzgado instructor, en la que dijo que le debían sesenta días de vacaciones, manifestando que podía ser; que una vez las pidió cuando su hija era chiquita y no se las dieron en ese momento porque justo era alta temporada (enero-febrero).

Señaló que fue instructor de B 737-200 desde marzo de 1996 hasta abril de 1997; que ya había sido instructor en la Marina y allí había hecho el curso de instructor de vuelo, dando instrucción durante 6 años. Que no recuerda haber dado examen en LAPA, creyendo que tuvo alguna

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

entrevista, que tuvieron en cuenta sus antecedentes y le dieron un cierto curso de dos clases teóricas y simulador.

Manifestó que conocía a Weigel, que tuvo muy poca relación con él, por un exámen teórico y que creía que había volado dos veces con él como comandante y no como instructor, teniéndolo como copiloto, y que había aprovechado la oportunidad en uno de los vuelos para hacerle una planilla de evaluación, en la que respondió normalmente; que se le dejó una observación sobre los procedimientos; que esto fue antes de que empezara a volar, y se le recomendó que antes de ir al simulador fuera un poco más profundo en los procedimientos de vuelo.

Señaló que no tuvo emergencias, ni alarmas ni abortos de despegue en LAPA.

Manifestó que como instructor, las calificaciones que ponía eran bajo lo normal, normal, sobre lo normal, y que en algunos ítems hay una más para abajo y otras más para arriba; que se califica cada maniobra, y después se califica todo el período como standard, sub-standard o sobre-standard. Agregó que sub-standard significa que debería repetir la maniobra; que si era la primera vez, se evaluaba en poco tiempo, si era reiterado, se ponía en conocimiento de la empresa; que si la evaluación final del turno era sub-standard, la persona no debería volar, pero sí con instructor. Aclaró que las planillas de evaluación se enviaban al Jefe de línea. Recordó como sus jefes de línea a Rubino (cuando ingresó), Borsani y Chionetti (de 757), y que este último no le otorgó vacaciones una vez por falta de pilotos.

Dijo que LAPA hacía llamados de pilotos continuamente, que en 1996 dio siete u ocho cursos iniciales de dos pilotos cada uno, y que había más que daban otros instructores. También recordó que alrededor de diez se fueron a Aerolíneas Argentinas.

Respecto a la actividad de vuelo, dijo que mensualmente era programada por Operaciones, y que tenían algunas guardias; que para programarlos tenían en cuenta las horas de vuelo, las de descanso, y no

excederse de las horas de vuelo. Manifestó que también eran programadas sus vacaciones.

Señaló que para descalificar al aspirante a piloto, no era importante la calificación de standard menos en los diferentes ítems por su cantidad sino por la calidad de la maniobra. Citó a modo de ejemplo que en LAN pueden tener tres standard menos y terminar en standard, no creyendo que se pueda aprobar más allá de los tres standard menos.

Agregó que en las reuniones de instructores de LAPA, se hablaba si había un problema con alguien en particular, para sacarlo adelante o para standarizar procedimientos; que se sugerían correcciones de procedimientos, y se podían elevar a Boeing; que luego de evaluar a un piloto hacían la planilla y la elevaban a la Gerencia de Operaciones.

Manifestó que los cursos y recurrent son diseñados por el fabricante del avión, y que los diseños de alarmas están establecidos en los manuales del fabricante. En cuanto a los documentos de carácter obligatorio que debe llevar el comandante, dijo que eran todos los manuales del avión, los manuales de las cartas de navegación, la documentación legal, las licencias propias, los manuales de operaciones de la empresa (que puede poner límites superiores pero no menores, y que deben estar aprobados por la autoridad), y que todo ello se rige por la reglamentación vigente de la Fuerza Aérea.

En cuanto a la función del inspector de la Fuerza Aérea, dijo que éste se sienta en el asiento que está detrás de los dos pilotos, que en el simulador interviene, pero en vuelo no, sólo verifica; y que los que le tocaron al declarante, no tenían experiencia en 737 ó 757; no recordando la idoneidad de inspector reglada por la OACI 8335 y agregando que no tenía conocimiento de la existencia de un 0800 para efectuar denuncias relativas a la seguridad de los vuelos.

35) Alejandro Horacio NISHIMOTO

Manifestó que antes de ser copiloto en LAPA, donde ingresó en 1998, trabajó como piloto privado en un aeroclub, fue instructor de vuelo, e inspector de tripulaciones en la Fuerza Aérea, donde llegó a tener 5.700 horas

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

de vuelo, entre 1985 y 1998; que luego de haber estado en LAPA estuvo en LAFSA, terminando su carrera en LAN Argentina.

Señaló que en LAPA siempre tomó sus vacaciones y cumplió los tiempos de descanso; que el plus vacacional era un importe que se les liquidaba. Que no conocía a Weigel, y a Etcheverry, sólo de vista.

No recordó ninguna emergencia en vuelo importante.

Refirió que Carrizo fue instructor de simulador de él, pero no instructor de vuelo. Dijo que creía que no aprobar el simulador le permitía volar otro avión, pero no el avión por el que había reprobado, aunque no lo puede aseverar; que no recuerda haber volado en infracción al decreto 671.

Respecto al otorgamiento de vacaciones en LAPA, manifestó que había un libro o un pedido verbal, y luego un escrito que enviaban a la gerencia de línea correspondiente (en el caso de él, de B 737-200, que estaba a cargo de Borsani y luego de Méndez), pero no se pedían a Recursos Humanos, pero que evidentemente esa gerencia era la que las otorgaba.

Que en su tarea de inspector de Fomento y Habilitación de Fuerza Aérea, no inspeccionó aviones de línea aérea comercial sino a la tripulación de casi todas las empresas.

Le pareció recordar que en abril de 1996 hizo un curso para ser habilitado como copiloto de Cesna y de B 38, que pudo haber sido en Casa Tía S.A., lo que le fue señalado en la fs. 33/42 de su legajo de Fuerza Aérea. Agregó que es posible ser habilitado con un avión que pertenezca a una empresa, y que en un mismo recibo de arancel se podían estar pagando diez inspecciones.

Dijo que llenó un papel de opción para ser comandante, pero nunca dio examen para serlo.

36) Napoleón Horacio TABOADA

Refirió que fue comandante de vuelo de aviones B 737-200 durante 18 años en Aerolíneas Argentinas, desde 1995 hasta el 2001 en

LAPA, luego un año en DINAR, también estuvo en Austral y en SW, donde se jubiló.

Dijo que cuando entró en LAPA, le dieron un curso de adaptación por su experiencia en Aerolíneas Argentinas, y que los CRM ya los venía haciendo de aquella empresa; que no fue evaluado por un inspector de la Fuerza Aérea cuando ingresó, porque ya era comandante habilitado. Agregó que es la Boeing quien determina cuántas horas de vuelo se necesitan para ser comandante.

En cuanto a sus vacaciones, dijo que jamás voló vencido. Agregó que el 11/11/96 le avisó a Borsani que se le vencían y que no podía volar, entonces se las dieron. Que el procedimiento era solicitarlas por nota al Jefe de línea, y le devolvían por la misma vía el período asignado de vacaciones, de acuerdo a la cantidad de trabajo, desconociendo la ingerencia de Recursos Humanos en ese tema. Que las mismas deben tomarse dentro del año calendario, y en otra época los diez días opuestos. Que los plazos no son los mismos en todos los países.

Refirió que jamás voló vencido, y en cuanto a lo que surge de su declaración de fs. 7150, en la que manifestara que le debían un año de vacaciones, dijo que no estaba vencido porque eran 28 días, y por esos dos días de diferencia no lo estaba.

Señaló que el 31/8/1999 voló el WRZ antes del accidente; que trajo el RTV, en el cual había desperfectos cotidianos y menores, todos contemplados en la MEL, que el avión había tenido el service hacía poco tiempo.

Que tuvo inconvenientes con otros aviones en LAPA, pero no con ese. Citó como ejemplo un avión en el que le faltaba el radar meteorológico y el teléfono de comunicación con tierra, todo lo cual no estaba dentro de la MEL, y que esos eran motivos por los cuales postergaba o rechazaba los vuelos; que varias veces dejó de volar por tener aviones no go.

En otra oportunidad, el 5/10/98, demoró 40 minutos un vuelo por falta de teléfono de comunicación con tierra (vuelo 3186), lo arreglaron y salió.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Otra vez, el 8/4/02, después del accidente, dijo que se presentó en Aeroparque, y le habían puesto como copiloto a un comandante; pidió que le cambien el vuelo o le asignaran un primer oficial, pero no le programaron otro, entonces se negó a hacer el vuelo y le dieron veinte días de suspensión y lo amenazaron con echarlo de la empresa; no habiendo hecho nada más porque tiene cinco hijos y necesitaba el trabajo. Adujo que le pareció incorrecta y exagerada la sanción, puesto que el mismo MOE dice que no es recomendable que vuelen dos comandantes por un tema de seguridad.

Respecto a las alarmas de los aviones, dijo que eran varias: de fuego, de trim -sistema de acuerdo al peso y el centrado-, de configuración -presurización, parking brake, flaps, speed brake, algunas de tierra, de vuelo o de despegue, y que en algunos de estos casos son las mismas. Por ejemplo, la de presurización de cabina es la misma que la de configuración.

Que entre otras grabaciones digitales está “pull up -terrain” (aproximación de terreno); de motores hay una campanilla como las de colegio (se presiona un botón para que no moleste); master caution (amarilla); roja (de fuego).

Agregó que si el motor no tiene la potencia indicada, esto se ve en los indicadores visuales que son relojes, que se controlan durante el despegue, y es el instrumento principal durante la carrera de despegue. Son dos relojes que indican la velocidad de compresor de baja presión, si no giran, no es la potencia adecuada. Dijo que el que asiste el vuelo -el copiloto-, está mirando permanentemente esos relojes, que puede decir “da potencia 80 nudos”, “V1”, “rotación”, “V2”, “Engine Fire”.

Señaló que tuvo un aborto de despegue por una bandada de aves que se aproximaban al avión, y también por alarma falsa de speed brake en otro avión que no era el WRZ, que es la misma de configuración y de los flaps, que sonaba constantemente porque tenía un falso contacto -había que fijarse cómo estaba ese switch y si lo corregían, podían despegar-; que esa falla estaba reiterada en el RTV de ese avión (era un ítem diferido por

mantenimiento, su firma está varias veces); que al final lo arreglaron; que era una falla intermitente, que no pasaba todos los días, y que este tema no lo comentó con nadie.

Aclaró que no se puede despegar con una alarma sonando - aunque sea en falso-, que no es un ítem contemplado en la MEL. Recalcó que jamás voló un avión no go, y que un avión con alarma sonando es no go.

Respecto a la posición de los flaps en Aeroparque, dijo que en LAPA era 5, y en otros aviones más avanzados era 1. Que hay dos chequeos de los mismos después de la puesta en marcha.

Que conoció a Weigel porque fue su copiloto, y como tal era standard, no vio nada particular, y como compañero era excelente.

Dijo que no recordaba cuándo se volvió obligatorio el CRM. Agregó que sólo el comandante y el copiloto controlan la cabina estéril, y allí se especifica.

Manifestó que Aerolíneas Argentinas fue la pionera en seguridad, que en DINAR era igual porque era el mismo plantel; y que en LAPA notó algunas deficiencias, pero era nueva como empresa y con el tiempo se podrían haber arreglado, se incluían mejoras en el CRM, pero la empresa cerró.

Explicó que la velocidad máxima para que sea posible abortar un despegue, es más o menos 125 ó 130 nudos en Aeroparque; y que si la alarma de configuración le hubiera sonado en carrera de despegue, lo hubiera abortado sin ninguna duda. Agregó que puede llegar a ser posible configurar los flaps en la carrera de despegue, antes de levantar vuelo, que tarda unos segundos.

En cuanto al siniestro del 31/8/99, dijo que a su criterio pueden haber pasado muchas cosas, entre ellas que Weigel estuviera con poca experiencia en el avión y quizás debería haber volado un poco más como primer oficial; que había sido comandante de SAAB, pero no tenía experiencia suficiente en B 737, señalando el declarante que él nunca voló SAAB, por lo que no lo conoce.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Por último, aclaró que para ser comandante, es la empresa la que da el curso y lo propone, y quien firma y da el ok de aptitud es la Fuerza Aérea.

37) Eduardo Roberto ESCRIBANA

Manifestó que actualmente vuela en LAN Argentina; que se inició como piloto en la Armada Argentina, donde estuvo 21 años; que entró en LAPA en 1995 como piloto de B 737-200, cumplió tres meses de vuelo con otro comandante hasta que él quedó habilitado; que voló 757, 767 y 737-700 en esa empresa, de la que se fue cuando dejó de operar en 2003; que luego estuvo en Líneas Aéreas Federales, en SW y por último en LAN, donde actualmente vuela B 767.

Respecto a su estadía en LAPA, dijo que los dos primeros años se tomó parcialmente las vacaciones, luego, a partir de 1997 y 1998, se regularizó y fue recuperando la deuda vacacional de los dos primeros años; que le debían unos 50 o 60 días, y cree que terminó de recuperar las vacaciones en 1999 ó 2000 no pudiendo precisar.

Señaló que en el caso de él y en el de todos los pilotos se respetaron los tiempos de descanso.

Dijo que a Weigel lo conocía, que tenía una relación laboral, que sólo voló una vez con él, cuando estaba en adaptación para habilitación como comandante y lo controló en un vuelo como instructor (función que cumplió para B 737-200 desde 1996 hasta 1997); que fue un vuelo corto a Mar del Plata con buenas condiciones, y tuvo un desempeño normal, Standard. Señaló que a Etcheverry no lo conocía.

Señaló que mientras estuvo en LAPA no le sonaron alarmas, las que escuchó en simulador, ya que es parte de la instrucción básica.

Respecto a los casos en que pilotos aspirantes que no fueron ascendidos a comandante, o que fueron aprobados por la Fuerza Aérea y no por la empresa, recordó los de Brown y Ferreti, y los que mencionó a fs.

USO OFICIAL

16260 vta, que le fueron leídos: El caso del Sr. Avanzini, que no logró acceder al puesto de comandante de B 737-200 a pesar de ser una persona querida por ellos, habiéndose labrado un acta con la opinión de todos los instructores de la línea referentes a que no reunía las condiciones para ser promovido, lo que motivó su jubilación prematura; el del comandante Martín, muy querido por sus pares, pero separado de vuelo por problemas de alcoholismo; el de otros pilotos que a pesar de no haber aprobado en LAPA estaban volando en otras aerolíneas, como por ejemplo Brown, que se presentó con aprobación de la Autoridad Aeronáutica, pero que fue rechazado por LAPA por no reunir el nivel requerido; el del Primer Oficial Magnano, que no aprobó la transición a Boeing 757 y posteriormente renunció a la empresa y hoy vuela en Aerolíneas Argentinas; el de Ferretti, que lo sorprendió, pese a no conocerlo personalmente, ya que fue rechazado por la empresa por su bajo nivel como piloto, y ahora cree que está actuando como asesor en la causa; casos que han sido reprobados en la transición a comandante, como el del Sr. Argimón, quien continuó volando como primer oficial en la empresa; el de Marchetti, quien no alcanzó la promoción a comandante; y el de Pedotti y Briozzo, dos copilotos que fueron separados de vuelo y de la empresa por bajo rendimiento.

También recordó que existen más casos de postulantes, cuyos nombres no recordó, que no llegaron a ingresar por no aprobar bien los cursos del avión o del simulador, o que, habiéndolos aprobado, no tuvieron un buen desempeño en el avión.

En cuanto a los inspectores de Fuerza Aérea, dijo que no tenían experiencia como pilotos de B 737-200 sino en otros aviones de Boeing o en el avión presidencial.

Dijo que en su caso, como el de otros, para ingresar a LAPA tuvo unas charlas orientativas, recibió los manuales, tenía un instructor y también rindió el examen, que no concurría a clases, agregando que en la mayoría de los aviones hoy no hay clases, y se hace todo por CBT.

Al serle exhibido su legajo, en el que en el parte de vacaciones del 22/11/99 surge que le adeudaban períodos de los años 98 y 99, reconoció su firma, y dijo que en los días de vuelo anotaban los días que se vuelan.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Respecto a la alarma de configuración, dijo que es una sola, que en los B 737 hay unos visores en el piso por los cuales se puede corroborar si el tren de aterrizaje está abajo y trabado, y que esto no existe en aviones más modernos para el tren de nariz.

En cuanto al momento en que se hacen las listas de chequeo, dijo que como en todos los aviones, el procedimiento es preparar el avión y con las listas del manual del avión, se recorren las listas para cada fase de vuelo; que son diferentes listas “do and read”, primero se hace y después se lee; que la lista es como un doble control de que se puso todo en la posición correcta.

Señaló que el posicionamiento de los flaps se chequea dos veces (en la before start y en la before take off –antes del despegue-, y que si no están en la posición correcta, eso va a ocasionar que suene la alarma de configuración. Recalcó que si esa alarma de posición de aceleradores suena, no hay otra cosa que hacer más que detener el avión.

Sobre las planillas de calificaciones de los pilotos, dijo que eran muy extensas, y que los ítems podían tener calificación standard, standard menos o bajo standard, caso en el que se agregaba una sugerencia o la razón que lo motivaba.

Por otra parte, dijo que la actividad de vuelo la programa la compañía aérea, y respecto a las vacaciones, se llena una solicitud y en el otorgamiento hay responsabilidad compartida entre Operaciones y Recursos Humanos (donde se lleva el registro administrativo y las liquidaciones correspondientes), y se programan en virtud de las necesidades operativas. En cuanto a la mecánica para enviar los pilotos a los cursos, refirió que la Gerencia de Operaciones le informaba al piloto el programa tentativo a seguir.

Respecto a Weigel, manifestó que lo vio en un vuelo de línea, que lo que se observa es la toma de decisiones, y que el nombrado no se destacó en nada, ni para bien ni para mal, señalando que debería haber adquirido el conocimiento sobre la alarma de configuración en los cursos

USO OFICIAL

iniciales. Agregó que desconocía si el SAAB tenía alarma de configuración o cuál era su sonido.

Refirió que en su caso, como instructor de la Armada, hizo los cursos en el extranjero, con compañías de primer nivel, y que la calidad de instrucción que les tocó a muchos en LAPA era excelente, completa y suficiente.

Respecto a las vacaciones de los pilotos en otros países, dijo que en general arrancan de quince días y se va acrecentando la cantidad con la antigüedad.

En cuanto a los “standard call outs”, señaló que los dice el piloto que no vuela (NF), a determinadas velocidades, por ejemplo en despegue “80 nudos”, “V1”, “rotate”. Al exhibírsele la transcripción del CVR del avión siniestrado, dijo que el call out “take off...speed alive” no figura en la lista básica de Boeing, y la idea es que todos apliquen las mismas, pero que hay algunas frases en el manual de la empresa que la completan, que él la ha escuchado y alguna vez utilizado, pero no es habitual y no se dice actualmente en B 737-200.

Por último, dijo que el CRM era anual y obligatorio desde 1997, y duraba una semana.

38) Roberto Federico WEIGEL

Hijo del comandante del vuelo 3142 del 31/8/99, dijo que tenía dudas respecto de algunas cosas, no entendiendo el motivo por el cual se había desestimado parte de la investigación. Por ejemplo, citó lo que surge del primer cuerpo de actuaciones, cuando aparece la declaración de un médico de la Fuerza Aérea -Stamato- que dice haberse acercado al avión y que allí se le presentó una persona que dijo ser el piloto, que le manifestó “le dí chaucha a pleno y no lo pude levantar” (aclarando que “chaucha a pleno” es un término relacionado con la potencia). Refirió el testigo que Stamato le confirmó que los rasgos de esa persona confirmaban la posibilidad de que fuera su padre. Que a su vez, a la esposa del copiloto, Novo le había dicho que los pilotos estaban vivos y “guardados”.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Por otro lado, manifestó también que había una persona que dijo que la cabina no se hundió y que llegó una camioneta verde que se llevó a los pilotos; que se encontraron los documentos de su padre en El Palomar; que en el contestador de su padre, quince minutos o media hora después del accidente se escucha a alguien que llama, y el traqueteo de una camilla y ambulancia, lo que en su oportunidad aportó como prueba.

Señaló que guarda esos fantasmas en su interior, indicios de que pudieron estar vivos y los silenciaron, y que no puede ser objetivo.

Comentó que conoce cuestiones que le pasaron a su padre cuando volaba SAAB, como una vez que se le plantó un motor; agregó que era bastante amigo de Chionetti -por comentarios de su padre- y más de Conrado Lipka, quien a su vez era muy amigo de la hija de Deutsch, por lo que su padre la conocía pero no era amigo de ella. Agregó que su padre pintaba, y éste le contó que la nombrada le había elogiado un cuadro.

Creyó recordar que su hermano mayor que está en España había dialogado con Piquet y otra psicóloga, que Leda atendía a Lipka y su hermano también había hablado con ella, y que no se acordaba de algo relevante de una falla humana, o de un piloto irlandés.

Manifestó que lo que recuerda claramente es que dos días antes le dijo “estoy muy cansado, lo único que quiero es dormir”, y que esa fue la última vez que lo vio y casi lo último que le dijo. Agregó que su padre había tenido -más o menos un mes y medio antes del accidente- un problema en la espalda, un problema muscular, por el que se quedó paralizado en el piso, que se había quedado duro, y tenía que hacer más ejercicio, y empezar el gimnasio.

En cuanto a lo psicológico, lo veía muy bien; había pasado el duelo de la separación con su madre; estaba pintando (ya había pintado 25 cuadros y no había terminado 10), lo que le gustaba mucho, se estaba desplegando, estaba más abierto con sus hijos, se lo veía mejor, había logrado

USO OFICIAL

destrabar cuestiones internas importantes, que era un muy buen momento de su vida. Agregó que le gustaba mucho volar, que era un apasionado.

Por otra parte, señaló que su padre había pedido que lo desafectaran de volar con Enrique Piñeyro, ya que había tenido problemas con él.

39) *Alvaro Fabián SANCHO ALEXANDRE*

Refirió que actualmente vuela en una empresa privada en San Fernando.

Señaló que el 31/8/99 se encontraba como comandante del avión LET 410 de la empresa Pilmaiken en Aeroparque, que había demora y estaban en la cola de despegue, como quintos o sextos, detrás del vuelo 3142 de LAPA; que se estaba dando una operación por minuto más o menos. Dijo que hicieron la preparación del vuelo una hora antes, pidió permiso de tránsito, y esperaron hasta que la torre de control le diera la orden; que dijeron “ocupamos y mantenemos” (deben esperar la orden de despegue) cuando LAPA ya había iniciado el despegue; que estaban chequeando cuando les dan el aviso de “ocupar y despegar” (pueden ocupar la línea y despegar libremente); así empiezan el despegue, y antes de V1 ve que el avión de LAPA explota, por lo que decide abortar el despegue, ya que en ese momento no sabía si lo había hecho dentro o afuera de Aeroparque. Fue entonces que evacuó la pista e hizo que bajen sus pasajeros.

Agregó que él fue quien avisó a la torre lo que vio, aclarando que su avión era OY PAC.

Asimismo, manifestó que escuchó la voz de Weigel -aclarando que no fue la de Etcheverry- cuando dijo “correte Adrián que te piso”, que siempre se saludaban por radio, y agregó que despegó infinidad de veces atrás de un B 737, el cual despega en 40/50 segundos.

Que luego de escuchar la cinta de torre de control, dijo que se atrevía a decir que los dos aviones corrieron juntos por la pista, que él despegó por la calle 4, y el copiloto se quedó duro al ver la explosión, que no sabía dónde estaba el avión y si se iba a chocar con algo que se hubiera salido de él.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Añadió que en el libro de vuelo, se indica que las separaciones entre aeronaves deben ser de 3 minutos de distancia; que no sabe si el avión que está adelante escucha la orden que le dan al de atrás; que no puede responder por otra persona, pero que si el piloto de LAPA sabía que tenía un avión saliendo atrás, igual hubiera podido abortar su despegue, ya que ese de atrás tenía 1.200 metros para frenar y sacarlo de la pista. Agregó que su avión pesaba 6.600 kg, que despegue y frena en corto plazo, que es de campo corto; que podría haber despegado igual, pero como no sabía adónde había terminado el avión que había explotado, abortó su despegue.

En cuanto a lo que vio, dijo que fueron luces amarillas en el fondo de pista; que en ese momento estaba permitido que pasaran camionetas por atrás, y lo comentó con su copiloto pensando que era eso, pero supuso que se deberían a parte de la aeronave que se estaba destruyendo; luego vieron un hongo grande que no esperaban; que los deslumbró su color amarillo fuerte, que el hongo explotó de abajo y se hizo un hongo bien definido y se iluminó todo.

USO OFICIAL

40) Alberto Jorge MAC INTYRE

Manifestó que empezó a volar en planeador cuando tenía 15 años; que hizo el curso de piloto privado, entró por primera vez en LAPA cuando la empresa tenía los aviones Short 330; después estuvo volando en Salta; y luego volvió a ingresar a LAPA en 1995, cuando la empresa creció y necesitaba pilotos para B 737-200, en 1995, y se retiró a principios del año 2001; jubilándose cuando cumplió 50 años.

Dijo que mientras estuvo en LAPA, voló a partir de 1995 el B 737-200 como copiloto; que luego de un poco más de un año fue comandante, pasando con el tiempo a volar B 757.

Señaló que hizo el curso inicial de copiloto de B 737-200 en United, en Denver –era en inglés-, y el de comandante con instructores de la empresa.

Que para su habilitación como comandante de B 737-200, hizo simulador en Denver y le tomó examen en simulador un inspector de FAA; que hicieron el training en el avión y lo inspeccionaron en vuelo y voló con instructores mientras la empresa consideró que debía ser así. Aclaró que un Comandante nuevo vuela con un copiloto viejo por cuestiones de seguridad.

En cuanto a los inconvenientes que tuvo, refirió que una vez, yendo a Comodoro Rivadavia, en un ascenso, tuvo una falla en la cola del avión (yaw dumper), que pegó un golpe, y rápidamente lo pudo controlar. Recordó que al llegar al aeropuerto bajó del vuelo a una chica -Nelly- que dijo haberse golpeado, por más que ella quería salir; que por seguridad volvió a Aeroparque y cambió de avión. Que también abortó un despegue por una caída de aceite -bajón de la presión de aceite-, cuando estaba con alta velocidad pero antes de V1; que él en su briefing dijo que abortó por eso, y al final no había perdido presión sino que fue un fusible. Por otro lado, volando como comisario de abordaje en Aerolíneas Argentinas, sintió en un momento la alarma de configuración (que puede sonar por freno de estacionamiento, flaps, compensador, speed brake), y era por el mal contacto de un switch. Dijo que era común que suene en cualquier B 737 por la mala posición de ese micro switch.

Manifestó que jamás voló con vacaciones vencidas, y que debe haber un error en su declaración ante el juzgado instructor.

Respecto a Weigel, dijo conocerlo pero no mucho, por haber volado con él; que lo conoció en su primer estadía en LAPA cuando volaba Short; luego, cuando regresó a la empresa, estudiaban juntos para el B 737-200, que Weigel fue su copiloto, y que era muy jocoso. Que también tuvo de copiloto a Etcheverry y le pareció bueno.

En cuanto a los desperfectos que se detectan en vuelo, dijo que se registran en el RTV, y que, en su caso, mantenimiento encontró la falla que describió antes.

Al serle exhibido su legajo (fs. 1, 12 y 13), reconoció su firma en los partes de vacaciones, pero dijo que no es su letra la que llenó el control de días; que la firma de Chionetti, y de Diehl significa que supervisaron o acreditaron el pedido, o justifican que se tomó las vacaciones, no recordando

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

si el pedido de vacaciones al Jefe de línea era formal u oral, aclarando que el parte se completaba después.

Respecto al régimen de vacaciones, dijo que lo establecía la Fuerza Aérea en el Decreto 671, y que el piloto es responsable de bajarse de vuelo si sabe que se va a vencer, ya que tiene que cuidarse de volar vencido.

Agregó que él, generalmente cuando estaba en USA en el recurrent, aprovechaba para tomarse las vacaciones, que normalmente no eran en período veraniego, y que esto no lo manejaba con la caja central sino con la jefatura de línea.

Señaló que la MEL es una lista de equipamiento mínimo, que prevé los equipos sin los cuales igual se puede realizar un vuelo, y que es muy explícita y contundente, no dudosa. Que respecto a la falla de yaw dumper (amortiguadores lineales) que había tenido, y que había hablado con la gente de mantenimiento, dijo que la MEL permite volar al avión así, pero que, con la experiencia que vivió, no se lo recomienda a nadie, ya que no es nada agradable el vuelo, el comportamiento del avión no es el mismo.

Al serle exhibida la fs. 6535, dijo que tiene relación con el hecho narrado, que aparentemente es su letra, y manifestó que el avión, a niveles bajos, volaba bien, pero que es imposible hacer el vuelo así a Comodoro Rivadavia; que no entiende lo que dice de la acción tomada por mantenimiento. En cuanto a la falla en sí, dijo que fue como una fuerte guiñada, un movimiento horizontal, un desplazamiento de rolido, que fue lo que lo sorprendió, que se cortó el yaw dumper y la estabilidad del avión no era normal.

Agregó que había leído los RTV anteriores a ese vuelo, que lo hacía por costumbre, y que esa novedad no estaba, era la primera vez que ese avión se comportaba de esa manera.

Por otro lado, cuando tuvo el aborto, habló con el oficial de PREVAC -Novo-, e hicieron un análisis de lo que había pasado.

USO OFICIAL

Señaló que gracias a la instrucción que le dio LAPA, pudo sacar el avión de cómo estaba, comentando otros dos casos -en USA-, más graves, que no lo pudieron sacar y se mataron.

En cuanto a su visión del accidente del 31/8/99, dijo que no debió ocurrir, que es para él inexplicable; que si la alarma de configuración suena en la carrera de despegue, éste debe abortarse.

41) Marcelo VELAZQUEZ

Dijo que entró en LAPA como comandante de B 737 en el año 1994. Manifestó que el 31-8-99 voló el WRZ a la mañana, no recordando si a Resistencia o a Posadas, y que no tuvo novedades, nada en especial.

Agregó que nunca realizó abortos de despegues ni le sonaron alarmas de configuración en despegue, y que tampoco voló aviones no go. Señaló que una vez tuvo una falla hidráulica al aterrizar, y tuvo que bajar el tren alternativo, aterrizando sin problemas.

Dijo que Weigel fue su copiloto y también voló con él siendo comandante en instrucción, y que respecto a su capacidad técnica, cumplió con los procedimientos, que era Standard, ni muy bueno ni muy malo.

Entre los piltotos que no pudieron pasar a volar como comandantes, mencionó a Avancini.

Manifestó que al momento de evaluar un piloto para ascenderlo, si tenían dudas, pedían las evaluaciones anteriores.

Refirió que en sus 13 años de experiencia con el B 737, es frecuente que suene la alarma en speed brake por mal posicionamiento, que se tiene que accionar en la lista de chequeo, y que nunca le pasó que no estuviera en la posición correcta, por lo que nunca le sonó la alarma de configuración.

Aclaró que la calificación de standard, se aplica a quien comete errores pero no peligrosos para el vuelo, ya que nadie es perfecto y hay errores subsanables.

Dijo que sabía que Weigel había estado demorado para ascender a comandante, que el primer curso lo había hecho en el 97 y se demoró porque le fue mal en un recurrent en simulador. Que lo que se tarda en aprobar

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

depende de la cantidad de horas de vuelo y de la experiencia, que no hay un tiempo establecido, ya que simplemente anda bien o no anda.

Explicó que cuando suena la alarma de configuración, se debe desacelerar –dos pulgadas en aceleradores-, se saca potencia y se soluciona el tema. Y que cuando el avión carretea, en todos los briefings se repite qué hacer, por lo que es casi inexplicable el accidente ocurrido, ya que es muy básico y se practica en simulador.

Manifestó que la Fuerza Aérea, que es el órgano controlador, es quien da el visto bueno para que un piloto pueda ser comandante de aeronave, pero en definitiva quien lo habilita como tal es la empresa, y el que lo pone a volar es el jefe de línea o el de operaciones . Por otro lado, si la Fuerza Aérea no lo aprueba, la empresa no lo puede habilitar.

Respecto a sus vacaciones, dijo que le debían, pero no muchas. Que tanto las programaciones de vuelo, las vacaciones como los descansos los programa el Jefe de Operaciones, quien también podía desprogramarlos. Que el procedimiento era solicitar las vacaciones al gerente de línea, y luego éste le comunicaba si estaban acordadas.

Manifestó que chequear la alarma de configuración, no es un ítem de control sino un ítem de inspección de los mecánicos.

Al serle exhibidas las fs. 193/198 del legajo de Weigel, dijo que las recomendaciones que se le hicieron en el simulador no hacían a la seguridad de vuelo, y que lo que valía era el sintético final.

Por último, agregó que periódicamente se hacían reuniones de instructores, se realizaban los temas de simulador, y se hablaba de la gente que estaba en instrucción, o si se veía a alguien que no estaba en condiciones de ascender.

Asimismo, aclaró que el APU es un tercer generador, y es un sistema alternativo para mantener en funcionamiento el motor del avión.

42) Marcelo Enrique BRUGGIA

Manifestó que actualmente trabaja en LAN Argentina, y que tiene relación con Borsani, pero que eso no afecta su imparcialidad.

En cuanto a su carrera profesional, dijo que ingresó a la Fuerza Aérea en 1980, donde estuvo hasta 1983, que pasó por distintas escuelas de aviación y en 1995 entró a LAPA, hasta su quiebra en 2003; que fue comandante de B 737 e instructor desde mayo de 1996 a mayo de 1997, y después de B 757 y B 767, volviendo luego a volar y ser instructor de B 737, desde octubre de 2002. Aclaró que en LAN es comandante, instructor e inspector de B 767.

Señaló que mientras estuvo en LAPA, hizo diez turnos de simulador en Denver.

Recordó que tuvo una vez un aborto de despegue en un B 757 en San Luis, que la falla no se repitió y pudo haber sido un falso contacto, ya que era un avión digital, aclarando que no tuvo situaciones de emergencia en un B 737.

En cuanto a las vacaciones, dijo que había una deuda en la empresa, y un plan de recuperación de las mismas.

Dijo que conocía a Weigel, que creía que había volado una sola vez con él y que le había dado instrucción en un recurrent; que era un piloto normal, sin ninguna cosa que saliera de lo normal, excepto la evaluación – recurrent- que le hizo a requerimiento de Borsani (jefe de línea), la que tenía dos objetivos: en el primer turno lo sentó a la izquierda pero no al mando, y en el segundo lo evaluó como comandante, y fue bajo Standard. Refirió que con posterioridad supo que Weigel fue ascendido a comandante, pero seguramente había pasado más de un año de aquella evaluación, porque el requerimiento era que pasara como mínimo un año para volver a optar para ser comandante y ser calificado como tal; que esto no era a modo de sanción o castigo, sino que es el tiempo que la persona necesita para madurar y poder volver a postularse. En ese lapso, como tenía habilitación como piloto, podía volar con un piloto instructor o como copiloto con cualquiera.

Aclaró que la Gerencia de línea o de Operaciones es la que les da el rol a cumplir, que todos son pilotos, pero la comandancia del vuelo la otorgan dichas gerencias, por la delegación que hace el explotador cuando lo

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

designa comandante, que en el Código Aeronáutico es una jerarquía, además de una función, ya que puede ser comandante jerárquico y no ejercer esa función en la nave.

Respecto a la calificación standard, dijo que es de un piloto que mantiene los parámetros operativos que fija el fabricante y la compañía, que comete errores mínimos y no son para ser tenidos en cuenta nada más que para una recomendación.

En cuanto a los abortos de despegue por alarma de configuración, dijo que son hábitos, que dependen de la velocidad y las condiciones para realizarlos, que no se fija en el panel, ya que no hay tiempo, suena la alarma y hay que parar.

Manifestó que cuando ingresó a LAPA, ya había sido comandante de F 28, tenía 2.000 horas de vuelo conforme su habilitación de TLA, tuvo una entrevista con el Gerente de Operaciones y al poco tiempo lo evaluaron como comandante de B 737. Dijo que para ser instructor, necesitaba la habilitación correspondiente y la capacidad para serlo, que fue evaluado en sus conocimientos técnicos y en la capacidad para transmitir información.

Al serle exhibido el legajo de Weigel en fs. 182/190 (simulador), fue relatando el examen de recurrent que le tomó en Denver, por el cual llegó a ponerle la calificación de bajo standard. Señaló que el jefe de línea le pidió que lo examinara -y no que lo recomendara- como comandante.

Refirió que Weigel tenía habilitación de piloto, por lo que podía volar a la izquierda, con el instructor a la derecha -al mando-, o bien a la derecha y asistir al comandante, como copiloto. Que en ese turno de simulador se lo evaluó de las dos maneras. Como copiloto no lo reprobó. Sí como comandante, ya que no alcanzaba en ese momento a manejar todas las situaciones que se le generaban, focalizaba la atención en algunas cosas y no veía otro tipo de informaciones, por diversas razones que fue enumerando, entre ellas, que no volaba lo suficientemente relajado para respetar los parámetros de velocidad y altura con poco esfuerzo, haber errado el radial por

USO OFICIAL

el cual tenía que alejar, no mantener una velocidad que tenía que respetar en la SIP, demora en aplicar reversores, perder inclinación y por lo tanto sustentación por falla de un motor; estando todos los comentarios que hizo emparentados con la seguridad de vuelo.

Agregó que no recordaba haber tenido reuniones con instructores, ya que no tenían mucho tiempo para hacerlas, y que puede ser que en forma aislada le haya hecho ese tipo de observaciones a otros pilotos.

En cuanto a las observaciones que le hizo a Weigel en el simulador, estimó que podían haberse corregido con instrucción y entrenamiento, y con la experiencia que hubiera ido ganando, ya que él no tenía experiencia en jets (LAPA exigía horas de reactor para desempeñarse como comandante) sino en SAAB.

Aclaró que el vuelo que hizo con él, en el que se desempeñó normalmente, fue posterior al recurrent.

Respecto a su hipótesis acerca del siniestro del 31/8/99, dijo que no tenía ninguna explicación para la situación que se dio ante una alarma para el despegue.

Refirió que los pilotos no pierden su licencia sino su habilitación, lo que puede ser por una causa psicofisiológica o por calificación bajo standard, pero se los reinstruye y mientras tanto no pueden volar. Que se los puede desprogramar o sacar de la programación de vuelo, por falta de habilitación, que de esto primero siempre se entera Operaciones, que luego se lo comunica a Recursos Humanos.

En cuanto a la función de Etcheverry como copiloto, aunque tenga habilitación de piloto, por no ser comandante de B 737 y estar esto dicho por el fabricante, señaló que como tal sólo podía volar a la derecha, aclarando que como copiloto tiene que poder levantar un avión, poder despegar, hacer un circuito y aterrizar, y también corregir una problemática al advertirla, y eso se practica para cuando el comandante está incapacitado.

43) Monica Flora RISSOTTO

Refirió que estuvo veinte años en el Ministerio de Trabajo, hasta el año 2004.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Recordó que en su declaración anterior en la causa, vio legajos personales y analizó las licencias y vacaciones con relación a la Ley de Contrato de Trabajo y el Convenio Colectivo de Trabajo, de los cuales siempre se aplica lo más favorable.

Respecto a las vacaciones, informó que hay que trabajar la mitad de los días del año para que sean completas, de lo contrario, por cada 20 días trabajados corresponde un día de vacaciones; que lo más importante, la obligación de tomarlo, es la razón higiénica de descanso; que se toman entre octubre y abril y algunos convenios colectivos permiten gozarla en cualquier época del año.

Refirió que es obligación de la empresa otorgar las vacaciones y notificar al trabajador 45 días antes, y que si la empresa no las notifica y el trabajador no las pide, perdería el derecho a gozarlas, y las sanciones son de orden administrativo.

En cuanto a si no se otorgan las vacaciones, dentro de una relación de dependencia, no tiene la total libertad de exigir las vacaciones, ya que si se intima por carta documento el trabajador tiene temor de ser despedido. Que si el empleador no las pide y la empresa no las notifica, se pueden acumular un tercio, el resto no, por la necesidad del descanso y la obligatoriedad de entregarlas, después se dan por perdidas para el trabajador.

Los convenios colectivos pueden modificar esto en la medida que se mejore, por ejemplo dar más días de vacaciones o notificarlas antes de los 45 días.

En 1990 se establecía que en vez de 45 días antes, se debían notificar 30 días antes, y algunos pocos convenios lo hicieron; que esto fue para las pequeñas empresas, y también para poder fraccionar las vacaciones. Aclaró que hay estatutos especiales que prevén más días de vacaciones, pero no menos.

Señaló que para controlar el cumplimiento de las vacaciones, tendrían que hacerse inspecciones, pero en general se cuenta con pocos inspectores.

Por no recordar el convenio colectivo respecto a las vacaciones en materia aeronáutica, se le exhibió el Decreto 671, manifestando luego de leerlo, que el art. 24 habla de los descansos mínimos, por lo que se corresponde con la Ley de Contrato de Trabajo, y en ese aspecto la supera, lo mismo que las vacaciones que tienen también en la estación opuesta.

Manifestó que el tiempo mínimo de vacaciones lo regula la Ley de Contrato de Trabajo, y que puede haber convenios que otorguen más días de vacaciones.

Agregó que nunca inspeccionó ni fiscalizó una compañía de aviación, ya que no pueden controlar todo.

Por otro lado, señaló que bajo ningún punto de vista está contemplado por la ley compensar con dinero el goce de vacaciones. Si se hiciera, sería sancionada la empresa, no el trabajador.

44) Jorge Eduardo OLIVEIRA

Refirió que fue piloto de F 28 la Armada Argentina, e ingresó a LAPA el 15/5/1995, volando primero B 737-200, pasando en 1997 al B 757 y luego al B 767, siendo desde el 2001 al 2003, Gerente de Operaciones. Manifestó que actualmente asesora empresas y no tiene relación con actividades aeronáuticas.

Manifestó que para ingresar como copiloto a una empresa, se necesita la licencia de piloto comercial de primera, y luego TLA, y con esta última puede ser comandante si lo acepta la empresa. Aclaró que como piloto lo habilita la Fuerza Aérea, y como comandante la línea aérea.

Que la capacitación debe ser aprobada por la autoridad de aplicación, y consta de un curso en tierra, y un examen en simulador efectuado por un inspector de autoridad aeronáutica, y así queda habilitado para volar. Que las Gerencias de instrucción participan de la decisión de nombrar un comandante (en su caso fue De Víctor), y el Gerente de Operaciones (en su caso fue García) es quien lo habilita para ese rol.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Manifestó que a Weigel lo conocía de los vuelos en que voló como copiloto del declarante. Agregó que en el año 1997, Weigel estaba sometido a una evaluación, en la que él no tuvo incidentes ni nada destacable para informar.

Respecto a sus vacaciones, dijo no registrar si alguna vez había tenido una deuda de las mismas y si no se había tomado todas las vacaciones en tiempo y forma, que el descanso en la actividad se cumplía bien, no recordando lo que declaró ante la instrucción respecto a que le debían cuarenta días de vacaciones y que efectuó vuelos con vacaciones vencidas.

Por otro lado, recordó haber tenido un aborto de despegue por ingestión de un pájaro en la turbina. Reconoció su firma en la fs. 6503, si bien no recordó el hecho allí descripto en cuanto a haber tenido sobretemperatura en un motor. Aclaró que en los registros se asentaban las novedades en los vuelos, las irregularidades, y que si la temperatura excede los límites cuando uno emprende un despegue, si es antes de 80 nudos o V1, se aborta, si es después, se sigue y se soluciona en el aire, pero que seguramente hay que volver a tierra con un motor con sobretemperatura, manifestando que un fabricante no mandaría al aire un avión con un motor así.

Respecto al accidente del 31/8/99, dijo que le resultó incomprensible que la alarma fuera desatendida, y que lo que más lo sorprende es que las dos personas no reaccionaron durante el tiempo que les duró la alarma de configuración, que cuando rotaron tuvieron problemas de controles, agravada la situación por tener una aceleración anormal para esa pista, porque estaban sin flaps; por lo que no tomar la decisión de abortar es algo imposible.

Manifestó que no es normal que despeguen dos aviones comerciales simultáneamente en una pista sencillamente porque no entran en el ancho de la pista. Que sí es posible que despeguen uno atrás de otro, pero siempre que se respeten los tiempos mínimos entre uno y otro.

Al serle exhibidas las instrucciones de Weigel, que son un informe del comandante para Gustavo Weigel de fecha 20/3/97 “Introducción

USO OFICIAL

a la línea del 5/10/96 vuelo 3492” (que están en el sobre que reza “documentación aportada por el representante de LAPA complementaria al allanamiento del día 17/9/99”), manifestó que allí fue cuando tuvo contacto con Weigel, que estaba en un estadio de instrucción, que no recuerda bien en cuál asiento volaba, y en el informe expuso lo que opinó en ese momento. Dijo que son dos planillas de los años 1996 y 1997, aclarando que en la del año 1996 no dice que sea de Weigel sino que está solo la firma, que le puso Standard + y tuvo buen desempeño general no recordando nada más; que una es instrucción en línea y la otra planilla es una opinión que le pidieron acerca de Weigel.

Luego, habló del plan mensual de actividad de los vuelos, cuyo parámetro es el Decreto 671, manifestando que no recordaba quién era el responsable de la programación en sí, pero que el responsable legal de la programación de los vuelos es el gerente de operaciones.

Por otra parte, dijo que no conocía como una expresión habitual “dar chaucha a fondo”.

Por último, dijo que los tiempos de vacaciones en otros países son menores a los de Argentina, cuyo régimen es muy particular ya que se tienen desde el primer día en que se ingresa a volar.

45) Enrique DIAZ JURADO

Manifestó que había volado ya 10.000 horas en Austral cuando entró en LAPA, donde estuvo desde 1994 hasta 1999, volando B 737.

Refirió que cuando a fs. 8511 -que le fue leída- dijo que le debían 30 días de vacaciones y que tuvo un problema físico, esa cantidad no significaba un acumulativo de vacaciones atrasadas.

Señaló que tuvo abortos de despegue por ingestiones de ave y otras circunstancias, pero nunca por problemas de alarma de configuración.

Refirió que rechazó muchas veces aviones no go, lo cual no es muy agradable para el staff.

En cuanto a las condiciones para ser comandante, dijo que para cubrir una vacante, había que hacer un curso teórico, ground school, simulador (siendo allí inspeccionado), también una serie de vuelos con el avión -donde

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

es nuevamente inspeccionado por la Fuerza Aérea-; que primero sale a volar con otro piloto de seguridad y luego es inspeccionado por la jefatura de línea.

Aclaró que el instructor siempre tiene que tener material a la vista acerca del piloto que va a examinar, pero que el inspector no tiene el legajo del individuo.

Añadió que para ser instructor, se deben tener como mínimo 1.500 horas de vuelo al mando de la aeronave -que esto lo dice Boeing-, y que legalmente es la Fuerza Aérea la que otorga los certificados de instructor.

Manifestó que Austral y LAPA son distintas en adiestramiento, y que Austral era más segura por ser más antigua y tener por eso más experiencia.

Refirió que a Weigel lo tuvo como alumno en la escuela de aviación del ejército y en LAPA hizo un vuelo con él de copiloto, luego de lo cual pidió a la jefatura (Borsani) que no lo programaran más con él por su forma de ser, ya que para no chocar con una persona como el declarante debía ser cauto, disciplinado, ordenado; aclarando que la palabra standard es muy amplia.

Respecto a su opinión acerca del accidente, dijo que cuando se va a efectuar un despegue y suena una alarma, el despegue se aborta, y no hay explicación lógica para no abortar.

Expuso que una de las posibilidades, que para él sería un caso gravísimo, es que como cuando estaba para salir tenía varios aviones atrás para despegar, si abortaba tenía que ir nuevamente a la cola, y por ese tiempo de espera de más hubiera tenido que dar explicaciones o justificar el no haber hecho las listas (aclarando que todo es algo subjetivo y uno lo ve por la experiencia de vida) y todo eso hace que el individuo a pesar de que le sonó la configuración de despegue siga adelante, ya que era más fácil eso que abortar y volver a la cola.

USO OFICIAL

Que de cualquier manera, si abortaba y por el tiempo de espera se le vencían las horas de servicio, no había problema ya que si eso ocurría se podía atrasar la vuelta hasta el día siguiente.

Agregó que en la cabina del avión siniestrado no hubo orden, ni disciplina, ni estuvo aséptica.

Respecto a si Weigel tenía un trato preferencial en la empresa, dijo que no lo percibió.

En cuanto al tema de las vacaciones, dijo que la razón de las mismas es para que el individuo esté psíquicamente bien. Que el declarante las tomaba, salvo cuando tuvo el problema de la rodilla, y que las pendientes las fue tomando parcialmente; que el piloto tiene la obligación de exigir sus vacaciones, y desconoce si había deuda vacacional con el resto de los pilotos. De cualquier modo, dijo que las vacaciones que no se tomaban estaban relacionadas con el crecimiento de la empresa, y los pilotos colaboraban con la misma; que no le debían más de treinta días.

Al serle exhibido su legajo personal, atento la contradicción entre su declaración y lo que dice en el parte, en cuanto a que le debían 109 días, dijo que puede ser que estén faltando partes de vacaciones en el legajo en general; que el parte es del 18/10/99 y se refiere a las vacaciones pendientes; que cuando la empresa no está completa es difícil concederle 30 días a un individuo cuando se está necesitando; que se tomaba las vacaciones pero parcializadas. Finalmente, dijo que es su letra cuando dice que se toma quince días anuales del año 1997, y que la deuda que tenía a esa fecha es la que figura en el parte de vacaciones. Señaló que las vacaciones las concedía la jefatura de línea con acuerdo de recursos humanos, y en este caso, ellos están aceptando que le daban vacaciones del año 97.

En cuanto al informe de fs. 34 y 35 del legajo, explicó que se refiere a un vuelo en que descendió por la rotura de una ventanilla para evitar despresurización; y cuando llegaron a Neuquén, decidieron pernoctar por el mal tiempo; que en la lista de procedimientos anormales figura un punto que Diehl y Borsani no tuvieron en cuenta, que dice que en condiciones meteorológicas favorables no es aconsejable volar, y por eso el declarante decidió pernoctar y volver al otro día. Que a raíz de eso, hubo una acción

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

tenaz por haber forzado un pernocte sin necesidad, por no pagar un viático, pero no llegó a ningún destino el pedido de sanción de los nombrados. Agregó que con esto se ponía en crisis el principio de que quien tiene la capacidad de decisión para el emprendimiento de un vuelo es el comandante.

Manifestó que cuando venía tripulación en entrenamiento, él pedía que fueran con el pasaje, sino no podían embarcar.

Refirió que no recordaba a Julieta Diaz.

Por otro lado, dijo que si alguna vez, estando el pasaje completo en un vuelo a Bariloche, trajo más pasajeros en los transportines, desconocía si esas personas abonaban pasaje o eran personas vinculadas al ambiente aeronáutico, no recordando haber traído un pasajero en un baño.

Agregó que los parámetros para efectuar la programación de vuelos, que hacía el área de Operaciones, estaban en el Decreto 671.

Finalmente, dijo que la Jefatura de línea es la que ve la necesidad de los tripulantes y es la que autoriza a que se tome días de vacaciones, y eso es informado a Recursos Humanos.

USO OFICIAL

46) *Conrado Guillermo LIPKA*

Manifestó que actualmente vuela en LAN Argentina, y que mantiene una relación de amistad con Deutsch y con Chionetti.

Dijo que ingresó a LAPA en 1987 en el área de relaciones públicas, explicó su vida en la empresa y el tipo de aviones que voló, aclarando que no fue instructor en ningún momento.

Refirió que para ser capitán de B 737-200, hizo un curso teórico en la compañía, luego realizó en 1996 simulador en Denver con instructores de la compañía, que voló unos 7 u 8 meses como copiloto estando en instrucción, hasta que pasó a ser capitán de B 737; que quien lo habilitó fue Villegas de la Fuerza Aérea, tanto en simulador como en vuelo.

Señaló que tuvo dos situaciones críticas; una vez lo agarró un rayo, y otra vez, en un B 737-200, le autorizaron a ingresar a la pista y

permanecer en ella; estaba con parking brake y al poner los aceleradores sonó la alarma de configuración; revisaron todo y las causas por las que podía haber sonado la alarma estaban todas correctas; puso aceleradores para atrás, realizaron nuevamente la maniobra y volvió a sonar la alarma de configuración, por eso salió de la pista y en plataforma lo revisaron; no se hizo el vuelo y luego comprobaron que en ese avión el parking brake estaba incluido en la alarma de configuración, y esto se lo contó a Weigel en su casa; a raíz de este hecho la compañía sacó una nota donde informaba que en la alarma de configuración estaba incluido el parking brake, y que esto tuvo que haber sido en el año 1997 o a lo sumo en el año 1998.

Refirió que en la empresa, él venía arrastrando una deuda de vacaciones que era de bastantes años atrás, y siempre iba a arrastrando porque se tomaba las anteriores. Que la compañía estaba incorporando aviones, y por una cuestión profesional uno quiere volar el avión más grande o más nuevo y siempre se quería optar a cambiar de avión, por eso uno también es responsable de ello.

Señaló que era muy amigo de Weigel, que lo conoció cuando le tocó ser su compañero en un simulador de SAAB en Texas, y que voló con él en un B 737 de LAPA, siendo Weigel su copiloto; que en vuelo lo veía como una persona normal, y no tuvo ninguna situación anormal en los vuelos que hizo con él.

Al serle leída parte de su declaración prestada en instrucción, recordó que alguna vez le sonó la alarma de configuración por estar mal seteado el stab trim, que es parte de la actividad y para eso está la alarma.

Respecto a Weigel, relató que estaba casado, que tenía siete hijos, y en un momento decidió separarse, que le dejó la casa a su señora, y en un asado con sus hijos, una semana antes del accidente, dijo que estaba terminando con ese ciclo porque le estaba saliendo el divorcio, cuyo proceso duró un año. Que había una vecina, Betina, que estaba intentando salir con él. Que los más amigos del nombrado eran el declarante, Fabián Pérez y Eduardo Calvo; que salía con compañeras del trabajo, se hacían fiestas, y salía para no deprimirse.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Manifestó que Chionetti asistía a sus cumpleaños, y tenía cierto grado de confianza con Weigel. Que cuando ascendió a comandante, Weigel lo invitó a su casa, donde había otra gente que no era de la empresa, incluso Etcheverry, que todavía no estaba en LAPA.

Dijo que cuando entró en LAPA, Deutsch era uno más de los 60 empleados que había y lo veía en forma habitual, hacía bromas por los aviones que volaba; que luego la empresa creció y se convirtió en una figura menos visible, pero cuando él lo veía lo saludaba, siempre con un trato respetuoso. Que Deutsch organizaba asados en su campo para su cumpleaños e invitaba a gente de distintas empresas; que fueron en 2 oportunidades, iban 100 o 200 personas con 10 aviones; y que no vio a Weigel en dichas reuniones.

Agregó que cuando ocurrió el accidente, estando el declarante en el sector de preembarque de LAPA, entró Deutsch, se le acercó, le preguntó quién era Weigel, porque no lo tenía presente.

Que conoció a la hija de Deutsch -Julie- en una fiesta de fin de año en LAPA, en 1997 ò 1998, y trabó con ella una gran amistad que de hecho sigue teniendo; que se frecuentaban en su casa, y Weigel la conoció en su casa, llegando a tener un afecto mutuo a través suyo. Agregó que Weigel era muy particular, podía ver el problema ajeno y esos eran puntos de charlas que se podían generar cuando estaban en su casa, sabía escuchar y transmitir. Dijo que no vio fotos de Weigel en la casa de Julie, ya que no había relación directa entre ellos. Señaló que Chionetti no participaba en esas reuniones, pero pudo haber pasado que alguna vez se haya encontrado con la nombrada.

Refirió que Julie se sintió, como todos, muy apenada por el accidente ya que los conocía a los dos .

Dijo que a Oliveira lo conoció, y que cree que no tenía relación ni con Weigel ni con Chionetti.

Respecto a su interpretación del accidente, dijo tener muy claro que Weigel sabía por qué sonaba la alarma de configuración, lo que él no

sabe es por qué hizo lo que hizo, que no llega a comprender, que debe haber sido una cuestión psicológica, como que se abstraigo de la realidad.

Recordó haber tenido una charla con Weigel por el tema de haber sido sancionado, siendo comandante de SAAB, por haber realizado un vuelo a baja altura en la costa, manifestando el declarante que en esa época muchas veces se hacía eso.

Refirió que participó en el reconocimiento de los cadáveres de Weigel y de Etcheverry, a quien conocía de cuando empezaron a volar, antes de estar en LAPA. Comentó que la noche del accidente lo llamó un amigo de Aerolíneas Argentinas y se fueron juntos a Aeroparque; que cuando llegaron había llamaradas y ahí comenzó la historia de ir a buscarlos a los hospitales. Que lo llamó la mujer de Etcheverry y le preguntó por él, pero el declarante no se animó a decirle su opinión personal, ya que por el estado del avión era obvio. Fue entonces que se hizo una cadena de rumores de que los pilotos estaban en algún hospital; que incluso su hermano y otra gente fue a distintos sanatorios para ver si estaban internados. Que a las 2 de la mañana volvieron a Aeroparque, en el sector de pre-embarque sucedió lo que contó antes de Deutsch, y allí estaba la mujer de Etcheverry; que decían que estaban los cuerpos en el hangar; después surgió una historia de que teóricamente estaban vivos, eso lo escuchó en el aeropuerto, y como no había mucho más para hacer, a las 2 o 3 de la mañana se ofreció a llevarla a la mujer de Etcheverry a la casa y se fueron todos (con los de Aerolíneas Argentinas y con Julie Deutsch a la casa del declarante) y a las 7 u 8 de la mañana lo llamó Chionetti y le pidió por favor que fuera a buscar a Nora Etcheverry porque aparentemente estaba el cuerpo de su marido en la morgue; que la fueron a buscar y se dirigieron a la morgue, llegaron al mediodía, y recién a la noche le presentaron el cuerpo; que ella pidió si la podían acompañar a ver el cuerpo del marido, que entraron con ella, y Etcheverry estaba con parte del uniforme y medianamente reconocible. Que al salir, los amigos de Aerolíneas Argentinas la ayudaron con los trámites, y el deponente se acercó a los hijos de Weigel, a quienes prácticamente no conocía, pero como sabía la situación los guió, y una persona de la morgue se acercó y les recomendó que no vieran el cuerpo del padre, que era mejor quedarse con otra imagen, pidiéndole al

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

declarante que los convenciera de no verlo; que trató pero ellos insistían; que había un amigo de los hijos que le preguntó a él si podía ir y aceptó, dándose cuenta luego de la responsabilidad que estaba asumiendo, ya que le costó bastante reconocerlo, pero el hermano de Weigel al día siguiente le confirmó que era él.

Agregó que lo reconoció por el lóbulo de la oreja, ya que lo tenía recto y porque se comía las uñas, ya que estaba todo desfigurado, la cabeza no era cabeza, pero las manos estaban perfectas y tenía las uñas comidas, señalando que a uno de los costados estaba la corbata del uniforme, y que lo que vio de su cuerpo no estaba quemado.

Por otro lado, dijo que Weigel le había contado que una vez, aterrizando, había tenido una alarma de fuego, y que no ordenó la evacuación y que había seguido los pasos correctamente.

Manifestó que si tenían problemas familiares lo podían comunicar a la gerencia, ya que el sistema existe en todas las compañías y está preparado para mantener la reserva y que el piloto plantee la situación y no calle el problema.

Señaló que cuando Weigel murió, lo citó el psicólogo de éste y le manifestó que Weigel tenía la capacidad de disimular ante el resto lo que podía estar atravesando. Asimismo, le hizo devolución de la terapia que había hecho con Weigel, y le dijo que fuera al juzgado a declarar.

Que él lo había visto la semana anterior, que estaba contento por terminar la situación del divorcio, por eso pensó que Weigel no estaba mal. Que además, muchos compañeros se separaron, a otro se le murió un hijo, el caso de él no era ajeno al resto. Recordó que siempre le decía a la ex mujer, con quien tenía buen diálogo, que le dejaba la casa porque ella lo había ayudado mucho con sus horas de vuelo.

Por otra parte, señaló que TLA es licencia, y es requisito para ser comandante de línea aérea; que la preparación del copiloto y del comandante es la misma, pero la exigencia al comandante es mayor.

Que LAPA exigía horas de vuelo en jet para ser comandante en el caso de los pilotos que entraban de la calle, pero a los que entraban desde la empresa, lo que se les evaluaba era haber volado, y tener experiencia en línea aérea.

En cuanto al tiempo óptimo que lleva conocer el avión, dijo que a veces no es el avión solamente sino el área donde uno opera lo que hay que conocer, considerando que por lo menos debe haber operado en Argentina y haber volado el área en las 4 estaciones, un año.

Al serle exhibido su legajo, dijo que él ascendió en nueve meses porque ya había sido comandante en SAAB 340 y si bien son aviones con performance distinta, había cumplido esa función.

Manifestó que había escuchado la caja negra del avión siniestrado, y que le llamó la atención lo que escuchó ya que no era una cabina estéril, que no duda de la veracidad de la cinta, que sabía lo que estaban charlando y quedó sorprendido con lo que escuchó, que había frases típicas de Weigel, quien no hizo las cosas correctamente, que indudablemente lo que hizo lo hizo mal, pero aclaró que mientras volaba, era Standard. Que el simulador sirve para practicar las fallas que se pueden presentar y saber cómo administrar ese problema.

En cuanto a la demora de transición a comandante de B 737 que tuvo Weigel, sabe por haberlo charlado con él, que una vez fue chequeado en simulador y en esa oportunidad no dio lo que la empresa exigía de él, y siguió como copiloto en instrucción; que a los 6 meses iba a ser evaluado en otro recurrent y si andaba bien recién ahí lo iban a ascender. Que comenzó como comandante en 1998 ó 1999, que no llegó a estar un año como tal. Agregó que el mal rendimiento en simulador no inhabilita a alguien como piloto, ya que a todos los pilotos se le hacen observaciones y eso no significa que no puedan seguir volando.

Agregó que Weigel estaba afectado por lo que le había pasado en el curso, y él le decía que estaba viviendo un proceso familiar que se vio reflejado en el simulador, que no era nada distinto a los que pasaron otros con la misma situación.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Recuerda los discursos de fin de año de Deutsch donde planteaba lo que esperaba para la empresa más adelante, que quería apuntar a ser una compañía americana con precios reales y con los mejores aviones.

Manifestó que las vacaciones se las otorgaba la gerencia de operaciones, que los pilotos se las pedían al jefe de línea.

Que en dos o tres oportunidades lo inspeccionó la Fuerza Aérea, una de ellas con B 737; que entre los años 1996 y 1998 fue Peterson quien se presentó, los acompañó y observó la operación, les pidió la licencia y el psicofísico, y el otro inspector viajó atrás y veía las cartillas de emergencias y demás. Que lo inspeccionaron a la ida, le preguntaron cosas operativas, no sabiendo si vio su legajo en la compañía, ya que no lo llevaban al vuelo y no recordando si le preguntó por las vacaciones.

Dijo que conoce a Enrique Piñeyro por haber sido compañero en LAPA y por sus declaraciones públicas. Que tiene entendido que Piñeyro rechazó un vuelo porque según él el avión estaba no go y para Weigel no estaba no go y por eso lo voló, porque para él era go. Que los dos eran capitanes de Saab 340, y que el hecho debe haber sido en 1995 o 1996, y Weigel no se lo contó -tampoco Piñeyro- ya que no debe haber sido trascendental para él. Que en ese momento Weigel era amigo, y lo fue más cuando se divorció.

Respecto a la reunión en su casa una semana antes del accidente, dijo que fue el martes 24 de agosto de 1999, y que Weigel y Etcheverry llegaron tarde porque habían regresado juntos de un vuelo, posiblemente de Uruguay, y ese día fue cuando Weigel hizo el comentario de que estaba contento porque terminaba su proceso de divorcio. Aclaró que Weigel y Etcheverry no eran amigos, que se habían conocido en LAPA.

Que el día de su cumpleaños, habló por teléfono con Weigel y estaba bien, ya hablaba de otra mujer, no estaba triste y deprimido, que su divorcio fue normal y no relaciona el accidente con esta cuestión.

USO OFICIAL

Refirió que la señora de Chionetti, Gabriela, coincidía con Weigel en la fecha de cumpleaños, que no le consta que Weigel y Chionetti fueran amigos, pero sí que tenían muchos años juntos en la compañía.

Dijo que Chionetti fue su comandante instructor muy al principio, y en ese momento ya eran amigos; que después no tuvo relación laboral con él ya que estaban en diferentes líneas.

Manifestó que habló con la mujer de Weigel en la mañana posterior al accidente, y no hablaron mas hasta las fiestas del 2000, en que lo llamó para disculparse por comentarios que había hecho sobre él en un artículo de la revista Noticias, a través de los cuales quería intencionalmente involucrarlo en la desaparición de los cuerpos de Weigel y Etcheverry. Que incluso Nora Nouche, esposa de Etcheverry, también se fue a disculpar, y él no podía creer que estuviera convencida de lo que decía.

Refirió que no tiene presente si se excedió de horas de vuelo, pero sí en días de servicio una vez, por una actividad extra al vuelo. Se le leyó entonces lo que dijo en la pregunta 33 de fs. 8356 in fine, acerca de que en 1996 se excedió en horas y días de servicio, y manifestó que puede ser que lo haya dicho.

Con respecto a Etcheverry, dijo que se conocieron en San Fernando cuando realizaban las horas de vuelo. Que el nombrado entró a LAPA por un llamado de esa empresa cuando volaba en SW, y se presentó junto a otros pilotos de esa línea, y no fue recomendado por la empresa.

En cuanto a la situación económica de Weigel, dijo que sus números eran bastante distintos a los del resto ya que tenía siete hijos, y que la vez que le prestó dinero, se lo devolvió.

Al ser preguntado por el término “darle chaucha a pleno”, dijo que lo conocía, que significa apretar el pedal contra el piso, que no es algo profesional, es una jerga, y que no puede decir si Weigel lo usaba.

Por otro lado, señaló que el despegue de un avión lo puede hacer el copiloto, que el piloto puede delegar esa función en el mismo, por lo que Weigel bien podría haberlo delegado en Etcheverry.

Que habiendo escuchado la cinta de la caja negra, le dio la impresión de que era Weigel el que estaba despegando, y aclaró que el

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

comandante siempre está con la mano en el acelerador para que, en caso de que tengan que abortar, no se pierdan segundos en la ejecución de la maniobra.

Aclaró que en el avión vuelan dos pilotos con distintas funciones. Que antes, era el copiloto quien tenía la palanca y el piloto decidía la maniobra, y justamente esa función se cambió para no perder segundos. Dijo que generalmente el piloto y el copiloto coinciden en los criterios, y que las alarmas no se piensan sino que se ejecutan.

Se le hizo el escuchar el CVR a partir del minuto 29, y señaló que quien aparece diciendo “correte Adrián que te piso” es Etcheverry, ya que había sido su compañero; que las velocidades las dice Etcheverry; que el “no, no, no” es de Weigel; que le da la impresión de que Etcheverry tuvo un intento de decidir abortar y que Weigel dijo que estaba todo bien; que no llegó a escuchar “apago esto”; que no le dio la impresión de que en la maniobra de despegue estuviera primero a cargo Etcheverry y luego del “no, no, no”, hubiera pasado a Weigel.

Refirió que el que va a volar, no hace las comunicaciones, que hasta que ocupan la pista es el copiloto el que habla con la torre, porque incluso el aborte de despegue lo dice el copiloto, y luego tiene que ser el piloto que vuela quien las practica, una vez que sale.

Por último, dijo que la carga de aceite en los motores no la hacen los pilotos sino mantenimiento, y que el chequeo que se hace es de que los motores estén con aceite; y que conoció a López Borghello, quien no fue comandante.

47) Gustavo Fernando CIARLO

Dijo que estuvo en LAPA desde 1993 hasta que cerró, que allí fue comandante de SAAB, de B 737-200, de B 737-700 y de B 757; luego estuvo seis meses sin trabajar, pasó a ser instructor de vuelo, luego estuvo como comandante de B 737-200 en SW, después con el mismo cargo en LAN,

y actualmente es primer oficial de Airbus 340 en Aerolíneas Argentinas, donde ingresó en el 2007.

Refirió que fue colega de Weigel, voló con él un par de veces, siendo Weigel su copiloto, y que no conoció a Etcheverry. Que no fue instructor de vuelo de Weigel en SAAB, pero que cree que sí en B 737, aclarando que de haberlo evaluado tiene que estar la constancia en el legajo.

Respecto a sus vacaciones, dijo que le empezaron a devolver los días que le quedaban en el año 1998 y siguientes.

En cuanto a las funciones de un instructor, dijo que ponía recomendaciones y se evaluaba a la persona en forma subjetiva.

En cuanto al concepto de cabina estéril, dijo que era obligatorio, que está escrito y que hay un proceso de grabación; que el registro de cabina puede ser controlado.

Manifestó que tuvo emergencias de fallas de motores, problemas hidráulicos, pero fueron entrenados para eso en simulador; que se entrena el uso de alarmas de todo tipo; que ahora hay indicación audible y visual de la configuración del avión y de la condición de los motores.

Por otro lado, dijo que recordaba que Adolfo López Borghello era copiloto, no comandante, y que creía que era instructor de teoría, no de vuelo.

Señaló que quienes ponen aceite en los motores son los mecánicos.

En cuanto a las calificaciones al ser evaluados para ascender, dijo que se podía tener hasta tres standard menos en los ítems, pero un 70% del examen debía estar aprobado, y recordó a otro piloto que desde su punto de vista no estaba apto para desempeñarse como comandante, y fue observado por otros instructores de línea.

En cuanto al standard de seguridad de LAPA, dijo que eran similares en todas las empresas, porque se apegan a lo que fija el fabricante, y sólo puede haber diferencias de implementación. Señaló que en Europa era mucho más completa la implementación.

Al serle exhibido el parte de vacaciones obrante a fs. 1 de su legajo, reconoció su firma y dijo que reflejaba su realidad al año 1999, que él

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

estaba solicitando a Operaciones treinta días de los que venía acumulando de años anteriores y le debían.

Citado nuevamente a prestar declaración testimonial, en otra instancia del debate, a *CIARLO* se le exhibió la fs. 9 del legajo intro a la línea de Weigel, en relación a la habilitación de comandante de SAAB; señalando que el vuelo debe haber sido a partir de noviembre, cuando entró en LAPA, y que dicha nota es posterior al chequeo en vuelo; que quien le tomó el chequeo fue García (comandante instructor), a quien asistía Chionetti. Indicó que no conocía a Weigel –que iba para copiloto- y a García en ese momento, sino sólo a Chionetti. Que en su chequeo, él iba a la izquierda y Chionetti a la derecha, y García le tomaba la inspección. Que Weigel estaba en el vuelo, pero se chequeó a uno de ellos por vez.

Dijo tener presente que despegó de Aeroparque, rindió él primero porque iba a comandante; fueron a Punta Indio a hacer entrada de no precisión –no aterrizaje- con escape, con dos motores y con un solo motor, maniobras y luego en Ezeiza aterrizó. Que luego se cambiaron de asiento –estando en tierra en Ezeiza- y se sentó en la cabina de pasajeros, y García le dijo que no se arrime al cockpit en el chequeo. Que se hizo el chequeo de Weigel y se aterrizó en Aeroparque. Que para él fue todo normal, refiriendo que en el SAAB, sentado en el sector de pasajeros, no se escucha lo que pasa en la cabina y no recuerda haber escuchado nada; que es difícil que se pueda escuchar algo porque es muy ruidoso, ya que las hélices giran al lado suyo. Tampoco recordó maniobras bruscas.

Señaló que es raro que vaya alguien (de mantenimiento o mecánico) que no esté en instrucción, sobre todo cuando es un chequeo de ingreso; que son vuelos especiales con maniobras que se deben hacer y no puede ir nadie; que si iba otra persona tendría que constar en el RTV. Dijo que no recordaba al mecánico Edgardo González y, al ser preguntado acerca de si un pañolero pudo haber estado en ese vuelo, manifestó que fue hace muchos años y no lo recuerda, y que si así hubiera sido, no es ético que ocurriera.

USO OFICIAL

En cuanto a las maniobras de Punta Indio, indicó que pueden quedar asentadas en registro del instructor. Que se trata de la base aeronaval, y cree que debe permitir que se hagan ahí las maniobras. Que quien hacía las comunicaciones era Chionetti, que era el piloto not flight.

Por último, indicó que “toque y despegue” es cuando aterriza a la pista, y “escape” es cuando no se aterriza.

48) Ernesto Luis MAGIDE

Manifestó que vuela en Aerolíneas Argentinas desde hace 28 años, habiendo volado como comandante aviones B 737-200, 500 y actualmente Airbus 340.

En cuanto a su pretensión de ingreso a LAPA, dijo que fue en 1996 y se debió a querer progresar después de muchos años con inmovilidad laboral, aclarando que en ese momento volaba como copiloto de Airbus 310.

Que para ello, tuvo entrevistas de tipo personal y laboral, alguna charla o briefing sobre la relación del piloto en la empresa y luego entrenamiento en simulador y examen de vuelo. Que en ese momento ya tenía la licencia de piloto de B 737, por más que fuera copiloto, que Aerolíneas Argentinas lo habilitaba como piloto, pero hacía unos años que no lo volaba.

Dijo que no fue un curso, que obtuvo la documentación y en Denver recibió la instrucción con instructores de LAPA, hizo un turno adicional para recuperar, le tomó examen un inspector de Fuerza Aérea y luego hizo un vuelo de instrucción en Ezeiza. Refirió que hasta ahí había aprobado todas las instancias, y luego que aterrizó el avión demoró, no fue a hacer los papeles.

Que no le gustó la experiencia de ese vuelo, que los instructores que estaban ese día le estaban cargando aceite a los motores del avión, y que él estaba en una empresa más arcaica, donde esto lo hacen los mecánicos. El instructor que estaba a la derecha no lo conocía, y el inspector de Fuerza Aérea era Liernur, el mismo que había estado en el simulador. Que el avión estaba un poco decaído, tenía falta de luces en el panel, distinto a lo que él estaba acostumbrado. Que pusieron marcha y flaps, y falló una luz ámbar y ameritaba verificar algo, pero no se hizo nada, el instructor miró para afuera y

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

el inspector le dijo “déle que esto es LAPA”, y después aterrizaron en Aeroparque. Que al declarante le quedó una sensación de que era poco profesional, no se sintió cómodo con la manera en que se estaba trabajando, pensó que iba a estar muy expuesto o desprotegido si se tenía que desempeñar en esa empresa. Agregó que la realidad del país hizo que LAPA diera marcha atrás en la compra de aviones, que esto fue en el año 1996 y lo vincula con la caída de Cavallo.

Respecto a la luz ámbar que mencionó, dijo que es el de flaps de borde de ataque, y que debió hacerse un procedimiento, que puede ser que un sensor no anduviera bien, pero igual hay que cumplir con los procesos de lista de MEL y que un mecánico de abajo los verifique. Que todo era bastante precario, lleno de instructores arriba del avión y que salió con el visto bueno del inspector. Agregó que eran varios pilotos los que estaban allí, que no se acuerda sus nombres ni los de los instructores, creyendo recordar que era de apellido López, pero que no tuvo diálogo, y que no estuvieron los de simulador.

Dijo que aunque el conjunto de fallas no indicaba que el avión fuera no go, no se hizo el procedimiento para que sea go, que no se hizo el verificado, y que aceptó volar porque era el examinado, no el responsable del vuelo, que el instructor estaba al mando y el inspector de Fuerza Aérea le dijo que siguiera.

Refirió también que LAPA al principio tomó gente de las fuerzas armadas porque necesitaba gente con experiencia que en la calle no encontraba y él vio que se repartían un poco los cargos y eso le hacía pensar que no iba a tener apoyo si tenía que ponerse firme en algún vuelo haciendo prevalecer un tema de seguridad.

En cuanto a Diehl, dijo que lo conocía a través de su relación laboral, que creía que en Aerolíneas Argentinas fue su instructor de B 737 y tuvo entrevistas con él para ingresar a LAPA. Que también tuvo una

USO OFICIAL

aclaración con Diehl respecto a un amigo suyo que no ingresó, y se intercambió mails por este tema, que esto fue en el comienzo del proceso.

Agregó que en Aerolíneas Argentinas felicitaban a quienes se iban buscando mejores horizontes, y probablemente cuando volvió, su vivencia personal la comentó con algún compañero de trabajo, no recordaba con quién, probablemente con Malatini, que es muy allegado suyo.

Dijo que cuando ocurrió el accidente, probablemente hizo comentarios de su experiencia en LAPA.

49) Guillermo Roberto OTAMENDI

Señaló que trabajó en LAPA desde 1990 ó 1991 hasta el 2000, y luego no se desempeñó en otra empresa; que antes había volado en la Armada (donde tuvo 9.000 horas de vuelo), en Europa y en Africa, y también en una empresa suiza; que en LAPA comenzó volando cuatro meses como copiloto de aviones B 737 -200 hasta ser ascendido a comandante por sus antecedentes profesionales, lo que hizo entre 1991 y 1995, pasando luego a volar B 757 y B 767.

Explicó que hizo el curso inicial del B 737 en Fligh Safety, luego tuvo instrucción en vuelo, y fue inspeccionado en simulador y en vuelo por el comodoro Alba de Fuerza Aérea, quien tuvo una buena intervención profesional, y si bien el declarante no dominaba el B 737, su desempeño fue el que se esperaba de un comandante en cuanto a emergencias y demás, y el control fue eficiente. Después realizó los recurrents en fecha, e hizo todo lo reglamentario para la época.

Señaló que en los comienzos de LAPA, la actividad era difícil, tenían un solo avión, poca tripulación –seis pilotos-, en los cursos de tierra no tenían la actividad que debían tener, pero sí se respetaban a rajatabla el resto de los cursos. Que luego cambió esa situación, y tanto en el aspecto formal como en la educación de pilotos el nivel era muy bueno.

Dijo que él era prosecretario gremial de APLA, donde trataban el tema del cumplimiento de las vacaciones de los pilotos, ya que en la primera etapa de LAPA hubo muchos retrasos en las vacaciones, que a él también le adeudaban; aclarando que, tal como se verifica en los Legajos de

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Vuelo, aún cuando no se cumplían las vacaciones de 30 días, que se tomaban en la medida que se podía, sí se cumplía con los descansos entre los vuelos.

Agregó que a los pilotos había que obligarlos a tomar licencia, ya que no se la querían tomar por los deseos de colaboración en el desarrollo de la empresa y de volar; y también por un tema económico, ya que se cobra más cuanto más se vuela.

Añadió que en la primer etapa no, pero al irse regularizando, la empresa notificaba en forma verbal para que se tomaran las vacaciones adeudadas, y en los últimos 4 años las licencias se cumplían.

Manifestó que puede haber habido incumplimientos de la empresa en una etapa puntual, que fue cuando recibió la agresión de Aerolíneas Argentinas, la que en un momento le sacó 16 pilotos.

Refirió que mientras voló B 737, tuvo situaciones normales de malos funcionamientos o fallas en los aviones, pero nada serio; recordando que el avión matrícula VGF tenía una falla reiterada del filtro de aceite de las turbinas tapado, lo que contamina el motor, con el que tuvo prioridad para un aterrizaje; que esto lo hizo saber en el RTV, pero la falla continuó bastante tiempo; y cada vez que se salía con ese avión, había que volver al aeropuerto de origen. No recordó haber tenido abortos de despegue ni alarmas de configuración sin motivo, pero sí alarmas de calentamiento de turbina, que era una falla de detección de fuego, y se enciende una luz y suena una chicharra (visual y sonora), y a veces puede deberse a que el avión haya estado mucho tiempo al sol.

En cuanto a los inspectores de Fuerza Aérea, dijo que a su criterio nadie puede inspeccionar si no está preparado para eso, si no vuela ese tipo de avión, como es en el resto del mundo, y que entonces sólo puede controlar aspectos generales del vuelo que son comunes a todos los aviones. Que es sabido entre los pilotos y reconocido por las líneas aéreas que la inspección de la Fuerza Aérea es una mera formalidad.

USO OFICIAL

Manifestó que cuando el piloto es habilitado, ya no más hay inspección de la Fuerza Aérea y su control queda a cargo de la empresa, lo que depende del profesionalismo y capacidad de quienes la conducen.

Dijo que es posible despegar en Aeroparque con posición de flaps 0, que en simulador esto se hace, que si el avión esta vacío puede salir (con carga es difícil); pero que si un piloto no está advertido -como en el accidente- no cree que pueda sacarlo, que el 90% de los pilotos no lo pueden resolver bien, que un piloto normal no lo pudo haber sacado. Dijo que un copiloto con muchas horas de vuelo seguramente hubiera actuado bien, pero Etcheverry no la tenía. Aclaró que si la alarma no suena mientras el avión carretea, no puede darse cuenta de que los flaps no están configurados hasta la rotación, y en ese momento se da cuenta que el avión esta pesado y puede no reconocer la situación o lo que está pasando.

Respecto a Weigel, dijo haberlo tenido alguna vez como copiloto, y que si bien él debe entender que si aprobó el examen de la Fuerza Aérea y de la empresa, en el aspecto técnico está habilitado, no se atreve a juzgar la idoneidad de él, porque debería haberse evaluado en cuanto a la disciplina de vuelo. Refirió que sabía que no era un piloto disciplinado, aclarando que su opinión esta influenciada por lo que pasó en el accidente. Que incluso era completamente indisciplinado en actividades anteriores, y esto lo conversó con posterioridad al accidente con pilotos del ejército que lo tenían a su cargo y tenían ese concepto de él. Agregó que, a la luz de los hechos, Weigel era un desequilibrado y no era disciplinado, por lo que no calificaba como comandante.

En cuanto a Etcheverry, dijo no conocerlo.

Sobre su actividad como prosecretario gremial en APLA, función que desarrolló desde 1996, dijo que ocupaba el cuarto lugar en su estructura, y que eran recurrentes las negociaciones por las vacaciones, descansos y salarios de los pilotos. Que LAPA estaba muy interesada en que se cumplieran los programas de vacaciones, pero había imposibilidades ajenas a su voluntad, en las cuales se vieron muy afectadas, como por ejemplo cuando Aerolíneas Argentinas les quitó copilotos con experiencia y se quedaron sólo con comandantes; que se conversaba con la empresa pero en

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

ese momento no había solución, y el gremio trataba de conservar la fuente de trabajo y que la empresa no se cayera.

Que también había desajustes entre la cantidad de pilotos y las rutas asignadas, se incorporaban nuevos aviones y no se otorgaban líneas, había una carga muy grande de incertidumbre en la empresa.

Señaló que el gremio APLA es Aerolíneas Argentinas, que él quiso flexibilizar este concepto y la afectación a la empresa para defenderse de las agresiones externas.

En cuanto a los descansos, dijo que en la primera etapa de LAPA no se cumplían en forma manifiesta, que en la segunda etapa se tendió a normalizar y en la tercera, al final, luego del accidente, se normalizó.

Respecto a los reclamos que tenía por la promoción de pilotos, refirió que APLA discrepaba con la conducción de LAPA en los criterios; que el gremio informaba que había pilotos capacitados para ser promovidos a comandantes y en la empresa, ateniéndose a un sistema escalafonario, no los tenía en cuenta y proponía otros que ellos consideraban que no estaban calificados para eso. Que hubo distintas etapas. Que en la primera, la Gerencia de Operaciones no tenía capacidad para determinar quiénes estaban en condiciones de ascender, y APLA propuso formar un consejo profesional para aconsejar, lo que nunca fue aceptado por la empresa porque lo consideraba como un co-gobierno. Que el Comandante De Víctor hacía comentarios cada vez que se ascendía a alguien y se incorporaba a alguien, consultaba en forma previa a seleccionar pilotos con García y se informaba a través de terceros sobre la gente que iban a evaluar, por lo que, de una manera informal, contaba con un consejo asesor, que fue lo que sucedió cuando el declarante ingresó.

Dijo que en la etapa de Diehl, como éste no conocía a la gente de LAPA ya que venía de Aerolíneas Argentinas, tenía que apoyarse con la información que le proveía Chionetti, que era su ayudante y, en general, tomaba las decisiones porque lo asesoraba.

USO OFICIAL

También señaló que había reclamos porque en LAPA volaban con fotocopias porque en la empresa no había departamento de cartografía, cada uno tenía en su valija lo que podía, y esto era irregular e imposible, y por eso APLA propuso que se adoptara la cartografía jeppesen que es la más perfeccionada, porque está al día con las modificaciones, y finalmente LAPA tuvo esa cartografía, que fue un logro importante que se realizó con la firma de un convenio.

Agregó que hubo reclamos por el Decreto 671 en casi todas las etapas de LAPA, y que el accidente fue utilizado, tanto por APLA como por Aerolíneas Argentinas, para destruir a LAPA, que luchaba contra ese gigante.

Respecto a los copilotos que se fueron a Aerolíneas Argentinas, dijo que lo hicieron porque era mejor la carrera que les ofrecía, con más estabilidad, ya que LAPA era una promesa a futuro que finalmente no se completó. Que eran convocados de manera extraña, ya que eran llamados a su casa por el gerente de operaciones de Aerolíneas Argentinas, y les ofrecían todas las garantías para pasarse, con la seguridad de que ingresaban, lo que era imposible de resistir para un piloto joven.

En cuanto a la figura del gerente de operaciones, dijo que es neurálgica en una empresa aérea, ya que de su criterio depende la seguridad aérea. Que en LAPA se gastaba todo el dinero que era necesario para la instrucción, no se ahorra en el tema de seguridad, pero dependía de la idoneidad del gerente de operaciones el utilizar bien o no esas herramientas.

Agregó que Recursos Humanos no conoce nada de la cabina, y la gerencia de operaciones no deja que interfiera respecto a las calidades de pilotos. En cuanto a los errores cometidos por las distintas áreas, trataban de que no trascendieran de unas a otras.

En cuanto al ingreso a LAPA de Diehl como gerente de operaciones, manifestó que fue convocado por Boyd, no sabiendo cómo se inició la relación entre ellos; que Diehl se había ido de Aerolíneas Argentinas por retiro voluntario, luego del fallecimiento de un hijo. Dijo que la intención de LAPA fue reestructurar, pasar de ser una empresa chica a una empresa grande, no creyendo el declarante que Diehl estuviera preparado para ejercer la gerencia de operaciones de LAPA ya que era una empresa absolutamente

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

distinta a Aerolíneas Argentinas, la cual es enorme, tienen cartografía, más facilidades, un departamento para cada cosa, en cambio en LAPA había que armar todo y para eso el gerente tenía que tener un gran conocimiento de los empleados; que mal podía hacerlo una persona que venía de afuera, y por eso era absolutamente dependiente de Chionetti, sólo se podía apoyar en él, que conocía todas las pautas de funcionamiento de LAPA, y no había otro mecanismo de consulta para ascender a los pilotos.

Manifestó que por un convenio de APLA, en Aerolíneas Argentinas el gerente de operaciones tiene que ser un piloto de la empresa, el más capacitado, ya que si éste no tiene estructura de consulta, se va a ver afectada la seguridad.

Señaló que en su primera etapa, LAPA era una empresa familiar, con un dueño –Deutsch–, un gerente de personal y uno de Operaciones, responsable de lo aéreo, que era De Víctor; mencionando que en su opinión, tenía más criterio y experiencia que Chionetti.

Agregó que la etapa de De Víctor fue la más complicada pues no había pilotos, tenía que convocar pilotos que respondieran a las expectativas de la empresa, y por eso vinieron de cargueras y de las fuerzas armadas. Que las condiciones de inseguridad máxima fueron al principio, pero fue en la etapa de Chionetti cuando ocurrió el accidente.

Que al agrandarse LAPA, tuvo un directorio, una oficina de Recursos Humanos, y el manejo económico y financiero estaba a cargo del dueño, pero tenía la organización de una empresa con más movimiento.

En cuanto a las programaciones de vuelo y su publicidad, dijo que debe ser mensual y publicarse con antelación (del 24 al 25 del mes anterior para hacerse efectiva el primer día del mes siguiente), para que la tripulación pueda programar su vida personal. Refirió que en medio del desorden, a veces la programación llegaba el día anterior, llamaban a la casa de ellos y les decían “mañana hay vuelo”. Aclaró que en Aerolíneas Argentinas para reprogramarle un vuelo a alguien, hay que pagarle. Señaló

USO OFICIAL

que todo esto fue gradual en LAPA, hasta que en las últimas etapas se fue mejorando, perfeccionándose en la última.

Manifestó que en un momento había inequidad en la programación de vuelos, ya que se hacía sobre un esquema de productividad, cuantas más horas de vuelo se cobra más, y eso se convierte en un arma discrecional como aspecto negativo; ya que pueden ser programados para cobrar bien o no, según distintos criterios. Que si bien éste era tema recurrente de reclamos en APLA, y había momentos de enojos con Recursos Humanos o con Operaciones, a veces los pilotos preferían mantener la intimidad del nombre para denunciar las programaciones porque podía afectar a éstas o a sus promociones.

Dijo acordarse de distintas quejas de algunos pilotos -no casos puntuales-, ya que algunos gozaban del favor por volar mucho, pues los que estaban cercanos a la gerencia de operaciones tenían la curva más alta de cobro, no creyendo que ese fuera el caso de Weigel y de Etcheverry.

Refirió que a partir del accidente, se tendió a optimizar todo, y Operaciones se fue perfeccionando, hubo reuniones donde se trataban esos temas (con Boyd, Chionetti, Arzeno, él y delegados gremiales de APLA), se modificó su estructura orgánica en cantidad y calidad, llegando a ser un modelo, y no como antes del mismo, en que era insuficiente la cantidad de gente para controlar la actividad.

En cuanto al motivo de su renuncia a APLA, dijo que se debía a que dicho gremio atacaba a LAPA también con motivo del accidente, que atribuían a incumplimientos y a mantenimiento, lo que para el declarante no fue el factor del mismo.

Respecto a Diehl, refirió que se fue de la empresa por temas personales.

Manifestó que Weigel y Chionetti se conocían por ser dos de los más antiguos de LAPA, desconociendo si tenían amistad personal.

Dijo que sabía de casos de copilotos de Aerolíneas Argentinas que fueron tentados para ser comandantes en LAPA, ya que estaban muy preparados y no tenían expectativas de ascender en la primera por falta de vacantes, y que no conoce el caso de que hayan sido seducidos para producirle

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

daño a Aerolíneas Argentinas porque ésta es muy grande, como tampoco el caso de Magide.

Por otro lado, señaló que leyó la transcripción del CVR, manifestando que denota que hay una indisciplina de cabina donde no se da cumplimiento a la lista de chequeo, lo que debe ser absolutamente ritual, que debe ser en silencio; por lo que le resulta incomprensible lo que pasó allí. Dijo que muchas veces se comete el error de no configurar los flaps, pero en este caso desoyeron las alarmas, que lo lógico hubiera sido desacelerar y ver qué pasaba; que en ese minuto y medio en que suena la alarma no se reconoce la falla, por lo que no hay que descartar que no supieran qué significaba; que es impensable que no tomaran ninguna determinación. Que lo mismo pasó con el avión de Austral.

Que en el simulador no se practicaba la alarma de configuración, que puede ser que en alguna instrucción se haya hecho, pero no era un ítem a puntualizarse, que en sus cursos no la escuchó, y que debe ser un agujero negro en la instrucción por ser algo tan fácil, por ser obvias. Que no sabe si después del accidente esto habrá cambiado.

Que si el copiloto era nuevo, y estaba con un comandante experimentado, debía acatar las órdenes de este último. Agregó que no había una indisciplina generalizada en las cabinas, que fue algo particular de ese vuelo. También señaló que se notaba la indisciplina de Weigel porque estaba hablando constantemente con todos los canales, con la torre de control y el resto de las aeronaves, que en su exteriorización era muy locuaz, y que permanentemente el canal estaba saturado con las conversaciones del nombrado. Agregó que Weigel hacía poco tiempo que era comandante de B 737.200.

Mencionó que si bien antes del accidente él sabía de la indisciplina de Weigel, y que lo escuchaba en el canal mientras estaba en otro avión, lo que no le parecía una actitud normal, no hizo informes por eso ni lo denunció; señalando que si le hubiera llamado la atención de una manera muy

notable lo hubiera llamado y le hubiera dicho que limite sus conversaciones radiales. Aclaró que por la seguridad aérea, se recababa información para solucionar problemas, no para castigar sino para mejorarlos, y si lo hubiera denunciado no le hubieran contado nada más.

Dijo que en el Ejército, Weigel era un oficial de bajo grado, y que le habían comentado que era “un tiro al aire”.

Aclaró en este punto que en una estructura abierta, en la que no existiera el temor a informar, el Gerente de Operaciones es una figura que tendría que enterarse de las indisciplinas, ya que podría hacer un seguimiento para evitar que algunas cosas ocurran y hagan peligrar la seguridad aérea. Dijo que esto forma parte del arte de la conducción de la Gerencia de Operaciones.

Agregó que un copiloto con carácter puede poner límites, pero un copiloto joven es difícil que pueda hacer un informe de indisciplina; que además sabe que eran amigos entre Weigel y Etcheverry.

Señaló que la empresa no puede escuchar el CVR si no hay un accidente, porque sería objeto de denuncia ya que es una intromisión ilícita en la intimidad de los pilotos que se los grabe, y sólo se puede hacer por un tema de seguridad aérea.

En cuanto a la conformación de grupos y parejas en los vuelos, dijo que las hace el programador y no el Gerente de Operaciones, con quien tiene relación directa, y que en algún caso puede decir que alguien vuele o no con determinada persona, por ejemplo en instrucción.

Al serle exhibidos los partes de vacaciones de su legajo personal, reconoció su firma y letra en las fs. 1, 5, 10 y 11.

En cuanto a Piñeyro, dijo que fue su copiloto en vuelos, que era uno de los pilotos iniciales de la empresa, que tenía un concepto profesional normal, era capaz, inteligente, buen piloto, con buen manejo del avión y de la lista de chequeo, pero que se nutría de la controversia, y que su opinión de él es que tiene pánico a volar y por eso en cada salida planteaba algún problema de seguridad, que todos los vuelos que protagonizó como comandante tuvieron inconvenientes, que es polémico y le gusta ser protagonista de polémicas, que sale del esquema de vuelo alegando inseguridad, y como copiloto era demandante de seguridad aérea. Agregó que en cada vuelo que

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

salía como comandante, volvía con bomberos atrás, que volar lo superó y pidió antes de irse licencia por stress y que todo esto corrobora lo que él opina acerca suyo.

Añadió que Piñeyro integró la seguridad aérea de APLA, y que estaba en esa comisión cuando ocurrió el accidente de Austral. Que desde entonces, siempre está efectuando denuncias apocalípticas de choques aéreos que no se producen, por lo que cuando ocurran va a haberlos anunciado. Que incluso hizo una denuncia en Mendoza con preanuncios de coaliciones aéreas entre aviones militares.

Al serle exhibida la renuncia de Piñeyro obrante a fs. 224, dijo que lo que allí expresaba eran todas medias verdades, que si no son ciertas son conocidas las cosas que dice, que la mayoría son ciertas, que él recopiló todo lo negativo y así siempre se encuentra algo, y si se potencia entonces es más grave.

Agregó que Piñeyro volaba como apto, que él mismo se declaró inepto por stress.

Dijo que López Camelo y Piñeyro estuvieron juntos en APLA. Agregó que una de las características de ser buen comandante, es decidir con criterio.

En cuanto al concepto que tiene de De Víctor y de García, dijo que eran “buenos pilotos de tormentas”, que sabían elegir comandantes, y que fueron muy acertados en sus decisiones.

Dijo que Diehl no daba el perfil de Gerente de Operaciones, ya que conforme al convenio colectivo, éste tiene que ser piloto de la empresa y seguir volando, no sabiendo si tenía otro cargo en Aerolíneas Argentinas. Criticó la designación de Diehl porque venía de otra empresa y había dejado de volar, y era necesario conocer a los pilotos.

Que conocía a Ossa, Oliveira y Biró, que eran instructores que le merecen confianza como tales, y supone que asesoraban para ver a quiénes

ascendían a comandantes. Aclaró que el consejo de asesores que proponía APLA, era distinto al cuerpo de instructores.

Que ellos dependían de la Gerencia de Instrucción, pero exclusivamente asesoraban en cuanto al manejo técnico del avión, a cómo se manejaban los controles, pero el criterio del comandante se evalúa a lo largo de su desempeño, el instructor no lo puede evaluar. Esto le correspondía –dijo– a la Gerencia de Operaciones, que lo debía evaluar con un consejo o asesor.

Que si APLA, como gremio, encontraba algo irregular, por ejemplo con el tema de las vacaciones de los pilotos, seguramente lo hubieran utilizado para tratar de destruir a LAPA, ya que todo lo de esa empresa salía en los diarios, sobre todo después del accidente.

En cuanto a un aborto de despegue, dijo que es exitoso cuando el avión para adentro de la pista, y no hay diferencia entre todos los tipos de aviones.

Agregó que en la Argentina, el inspector de vuelo no conoce el avión, por lo que mal puede evaluar un inspector que no está calificado; que no se sienta al mando de la aeronave ni da instrucciones de cómo volar.

Por último, expresó que desconocía si existía la Gerencia de PREVAC, y quién estaba a cargo de la misma.

50) José María CAO

Refirió que en la actualidad no se desempeña como piloto.

Manifestó que conocía a Diehl de Aerolíneas Argentinas; que empezó en dicha empresa en 1981 como copiloto de B 707, luego voló Fokker, B 737-200 (dos años), 727, y MD 88 hasta el año 1999 en que renunció y se fue a LAPA el 6 de agosto de ese año, habiendo ingresado como comandante de B 737-200, y habiendo realizado el curso inicial completo en LAPA. Que a Diehl le dio un curso de CBT e hizo vuelos cuando era comandante de B 737 y él era instructor de ese avión.

Señaló que el día del accidente, el voló a Resistencia con el avión WRZ, haciéndolo como comandante en instrucción porque recién ingresaba a LAPA, y que no hubo inconvenientes con el avión, que estaba en perfecto estado.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Agregó que estuvo en LAPA hasta septiembre de 2001, y se desvinculó en forma definitiva en marzo de 2002.

Al efectuar una comparación entre Aerolíneas Argentinas y LAPA sobre el tema de seguridad, dijo que en la primera había más material y experiencia (en cuanto a toma de decisiones, en procedimientos que realizan los pilotos) y eso se veía en toda la empresa, que esto es inevitable porque es lo máximo en el país, y que LAPA estaba en expansión.

En cuanto a sus vacaciones, dijo que no se le adeudaban.

Señaló que su curso de instructor de vuelo lo hizo en la ETAP en 1980, antes de entrar a Aerolíneas Argentinas.

Respecto a las alarmas de configuración, dijo que en Aerolíneas Argentinas las escuchó varias veces porque en algunos aviones es normal hacer un chequeo de alarmas; que en B 737 la escuchó una vez, y fue porque tenía el freno de estacionamiento colocado.

Que no recuerda si estando en LAPA le hacían escuchar las alarmas de configuración en simulador, y que en Aerolíneas Argentinas seguramente en los cursos varias veces las escuchó. Que la reacción ante esa alarma es abortar el despegue y resolver la situación; que hay cinco condiciones para que suene la alarma; que abortar con alarma es básico y casi instintivo, y es anormal despegar con una alarma sonando.

Dijo que en el escalafón de LAPA, él estaba atrás de todos los copilotos, por eso cuando se redujo la empresa fue uno de los primeros que echaron.

Agregó que puede haber habido alguien relegado cuando él ingresó, pero que es decisión de la empresa a quién sube como comandante o a quién no.

51) Jorge Gabriel LUCERO

Manifestó que estuvo en LAPA desde 1989 hasta 2003, donde fue comandante de vuelo de SAAB 340 (1994/1996), de B 737-200

(1997/1999) y de B 737-700 (1999/2000); luego pasó a Federales, a SW (donde voló B 737-200 y B 747); después a LAN Argentina (en la que voló aviones Airbus 320 y B 737), ingresando en Aerolíneas Argentinas en 2007 como copiloto de avión Airbus 340.

Que cuando ingresó a LAPA, voló un año de copiloto de B 737 y luego fue comandante de ese avión. Que realizó el curso teórico en la empresa dos semanas y posteriormente estuvo en simulador en United (donde escuchó alarmas, incluso la de configuración), teniendo como inspector de la Fuerza Aérea a Luna; que en vuelo voló con otro instructor y el inspector Muñoz. Señaló que el inspector iba sentado en el transportín y luego hablaba con él en el debriefing.

En cuanto a sus vacaciones, dijo que le adeudaban ya que no se tomaban por movimientos dentro de la empresa, pero no recordó cuánto tiempo; agregando que la empresa nunca lo intimó para que se tomara vacaciones.

Refirió que no tuvo experiencia en alarmas en vuelo, salvo las propias de procedimientos normales.

Dijo que a Weigel lo conocía, que voló primero como copiloto de él en SAAB y luego él de su copiloto en B 737, y que profesionalmente era normal.

Relató que una vez, despegando de Villa Gesell en un SAAB, Weigel le dijo que pidiera línea de vuelo por la costa a 1.000 pies, la pidió y le dieron autorización; que cuando estaban en la costa, Weigel empezó a descender por debajo de los 1.000 pies, no sabe cuánto más; que entonces el declarante le preguntó por qué descendía y Weigel le dijo que quería ver la playa y que “no fuera cagón”, entonces el declarante tocó directamente un botón para que se detuviera el descenso, asumiendo la responsabilidad; que si Weigel no le hubiera hecho caso le tendría que haber sacado el mando; que lo que sucedió no es normal.

Dijo que a la semana de esto, lo citó el jefe de instrucción (que se enteró porque estaba en Pinamar y vio bajar el avión) y le pidió un informe verbal acerca de lo acontecido, y luego se enteró de que Weigel fue bajado nuevamente a copiloto. Agregó que no está escrito en ningún lado que él

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

tuviera la obligación de dar a conocer a la empresa lo sucedido; y que considera una sanción que lo hayan degradado de su cargo.

Señaló que en Aerolíneas Argentinas hubo un comandante que efectuó algo similar sobre la cancha de River, no sabiendo si fue sancionado.

Manifestó que cuando lo ascendieron a comandante de SAAB, el Gerente de Operaciones era De Víctor, y que Weigel ascendió antes que él, no recordando quién ocupaba ese cargo en ese momento.

Por otro lado, dijo que en APLA hubo revuelo porque se estaban bajando los voice recorder, y los pilotos querían mantener la intimidad y que no se hicieran escuchas indebidas de los mismos.

Agregó que a su criterio, LAPA reunía requisitos de seguridad.

En cuanto a la potencia de empuje de motor, dijo que la regla es lo que dice la tabla y no es aleatorio, ya que hay un estudio de performance efectuado por la empresa.

Respecto a la sobretemperatura de un motor, dijo que si el exceso de parámetro sucede en tierra, debe pararse el avión e inspeccionarse, y si es en el despegue, hay que reducirlo hasta que entre en los parámetros. No recordó haber tenido un vuelo con ese problema. Al serle exhibida la fs. 11091, dijo que si bien está su firma, las novedades técnicas (despegue reducido por sobretemperatura) no están escritas por él, ya que por lo general el que toma nota cuando algo sucede es el primer oficial, y no recuerda el hecho, pero por lo que surge allí el avión debe haber entrado en parámetros, sino hubiera llegado con un motor menos. También señaló que la “T” significa que mantenimiento tomó conocimiento de lo sucedido.

En otra oportunidad del debate, Lucero fue citado nuevamente a prestar declaración testimonial.

Se le exhibió el RTV obrante la fs. 6497, y recordó que en ese episodio, durante la carrera de despegue tuvieron indicación de caída de TORQUE, abortaron y volvieron a plataforma. Indicó que “During TOR” significa que el torque de motor 2 empezó a tener indicaciones falsas. Que

USO OFICIAL

“TOR” es take off run; y sobre la carrera de despegue tenían velocidad para abortar y se abortó, antes de la velocidad de decisión.

También se le exhibió el RTV de fs. 11053, y explicó que lo que sucedió durante la maniobra de despegue fue que se encendió la luz de configuración que estaba en el panel central, una vez superada la maniobra, en el aire, y que “during take off” es que ya no está corriendo porque no está “run”, que es carrera; que “take off” es que ya está en el aire, en despegue, hasta 2.500 pies. Que no podía abortar pues estaba volando, y no puede abortar en el aire.

Manifestó que tiene entendido que Weigel tuvo alarma de configuración continua durante la carrera de despegue.

Al serle preguntado si hay relación entre la novedad de enero de 1996 y lo sucedido en agosto de 1999 con Weigel, dijo que es totalmente distinto; que fueron dos aviones distintos y no ve ninguna coincidencia.

Se le indicó que Piñeyro dijo que el suyo era un antecedente directo de lo que sucedió con Weigel, y señaló que eso es un despropósito porque no tiene nada que ver una falla con la otra.

Manifestó que el SAAB tenía alarma sonora y visual, y en su caso tuvo sólo alarma visual y durante la etapa de ascenso; que si hubiera tenido sonora lo hubiera anotado; que fue un parpadeo de la luz y se apagó y estaban volando cuando sucedió.

52) Alberto BAIGORRI

Manifestó que es ex oficial de la Fuerza Aérea Argentina, donde permaneció durante veintinueve años; que como piloto voló aviones de combate y de transporte; que en 1996 ingresó a LAPA como comandante de B 737-200, fue instructor de vuelo desde 1998 y estuvo en esa empresa hasta el 2002; luego, hasta el 2004 en que se retiró, estuvo en SW.

Dijo que para ingresar a LAPA, hizo un curso de un mes, rindió exámenes, tuvo instrucción en simulador, y fue habilitado en vuelo por el inspector de la Fuerza Aérea Castiella López.

Refirió que le adeudaban vacaciones, que se las pedía en forma verbal al Jefe de línea, quien lo derivaba a la Gerencia de Operaciones, pero

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

no se las daban por la actividad intensa de la empresa, y nunca lo intimaron para que se las tome.

No recordó haber tenido inconvenientes importantes en un avión, ni abortos de despegue, ni alarmas, ni haber rechazado vuelos por defectos en el avión.

Señaló que lo designaron instructor después de dos años de volar el avión, a través del estudio que hace la gerencia de operaciones; que la habilitación se obtiene en Fuerza Aérea y se la dieron por haber sido instructor en esa fuerza, en la que daba instrucción en simulador o en vuelo, y que fue durante mucho tiempo instructor de simulador en LAPA.

Manifestó que siempre se conocen con anterioridad –no sabe cuánto tiempo antes- los ítems a examinar, a través de un cuadernillo que les entrega la Gerencia de instrucción, y el alumno tiene que estudiarlos, y se lo califica en base a ese cuadernillo.

Agregó que no recuerda si la alarma de configuración era uno de los ítems de instrucción, pero sí se hace escuchar y se explica en la reunión previa o posterior al vuelo. Que durante todo el período de instrucción, en alguna de las fallas siempre se escucha esa alarma, es audible y se estudian las causas por las cuales suena. Citó como ejemplo que en una operación en tiempo frío, cuando se da potencia suena la alarma, y se sabe que suena por 15 segundos por el flap que tiene que estar arriba, y esto ocurre antes de entrar a la pista.

Manifestó que a Weigel lo conocía porque eran compañeros de trabajo, que voló con él como copiloto en una o dos oportunidades, por lo que prácticamente no lo conoció en forma profesional.

Refirió que fue instructor de Luis Etcheverry en el simulador, cree que en enero de 99, que la instrucción fue normal, era un piloto Standard y muy buena persona; tenía una personalidad firme y mucha experiencia de vida.

USO OFICIAL

Señaló que él fue inspector de Fuerza Aérea, mucho antes de su ingreso a LAPA, y que les daban esa licencia de inspector luego de un curso de standarización , cuyo contenido se relacionaba con la parte reglamentaria del vuelo, y duraba 20 días o un mes; que él tenía 4.500 horas de vuelo, pero no sabe si la OACI requiere un mínimo de horas para ser inspector. Que estando en la Fuerza Aérea, inspeccionó aviones MD 88 de Austral, y se dedicaba a aviones en general de transporte aéreo no regular. Que a él lo designaron inspector porque volaba aviones de transporte en Fuerza Aérea (en su caso Fokker 28 y B 707), y que en esa época no se hacían cursos relativos a los aviones que iban a inspeccionar, que los inspectores no estaban divididos por empresas, era aleatorio, luego se fue mejorando el sistema y fue más específico, se dividían por tipo de avión y empresa.

Que cuando era inspector en Fuerza Aérea, llevaba una lista de las maniobras a inspeccionar y podía evaluarlas, que los ítems a examinar eran planificación al vuelo, puesta en marcha, despegue normal, con viento cruzado, con instrumento, falla de motor, entre otros; que en una inspección no se tomaban todos los ítems.

Manifestó que los procedimientos en vuelo, son similares en aviones de bajo porte y de gran porte de esa generación, y por eso no era imprescindible que el inspector fuera piloto adiestrado o familiarizado con la aeronave que iba a inspeccionar, que sabría por dónde subir al avión

Que en la inspección no se evalúa sólo el procedimiento sino también que se maneje bien la cabina, la toma de decisiones, respeto de las alturas, aproximaciones por instrumentos, en escape; se evaluaba la actitud del piloto, aclarando que los procedimientos no son iguales pero sí similares en todos los aviones. Señaló que las listas de chequeo varían en cada modelo de avión.

Manifestó que hizo varios cursos de CRM, no recordando cuándo hizo el primero. Que los controles médicos del INMAE los hacía cada 6 meses; y los psíquicos también; que estos consistían en test escritos – copiado de dibujos, preguntas- y en sistema de computación –relacionado a la elección de colores y figuras-. Que siempre los exámenes los mismos, pero uno una vez elegía un color y otras veces otro. Que luego los veía tres o

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

cuatro minutos el psiquiatra, quien firmaba la evaluación de esa especialidad, y la solicitud la firmaba el director del INMAE.

En cuanto a la posición de los flaps para despegar en Aeroparque, dijo que normalmente es 2 ó 5, creyendo que no se puede en 0°, que no está contemplado. Que él lo probó en simulador y pudo despegar, pero es distinto porque en ese caso sabe que el flaps está en 0 y uno sabe que por ese motivo hay que dar más velocidad para despegar, ya que el avión tiene menos sustentación, y necesita más velocidad y más pista para despegar. Que al no saberlo o creer que tiene otra posición de flaps, puede ser difícil salir, que no es lo mismo cuando empieza a levantar, es más chato y cuesta más.

Refirió que el esquema shel es un sistema que se usa en CRM para determinar los factores que intervienen en una cabina de vuelo, y está relacionado con el equipo, el hombre y el ambiente que lo rodea.

Al serle exhibidas las fs. 5 y 17 de su legajo personal, reconoció su firma y letra en los dos partes de vacaciones, señalando en cuanto al de fs. 17 que no le pagaron las vacaciones que no se tomó.

Luego se le exhibió el cuadernillo “programa teórico práctico línea B 737-200” del legajo de Etcheverry, y teniéndolo a la vista dijo que no hizo ninguna recomendación adicional, que no recomendó que volara con un piloto experimentado, que esa no era su tarea, que la misma culminaba cuando el alumno aprobaba el curso en simulador, y luego quedaba a cargo de la jefatura de línea y del gerente de operaciones, que cree que era Chionetti si no se equivoca. Que el instructor analiza el criterio, las maniobras, la actitud del piloto y lo avala para que vaya a un examen con autoridad aeronáutica, y quien decide ponerlo en la línea es el Jefe de Operaciones de la empresa.

Sobre la Lección nº 1, dijo que es un procedimiento normal, y anotó “estudie procedimiento de puesta en marcha, no haga lista de memoria”, y dijo que esto pasa cuando los pilotos quieren demostrar todo lo que saben, y que quiso decir que no trate de hacer de memoria cosas que están escritas y que las tiene que leer. Agregó que no hay que sacar de contexto las palabras

USO OFICIAL

que se escriben sino se leen como algo frío, que explicado es diferente a lo que sólo se lee. Que Etcheverry se había subido por primera vez al avión y entonces no se puede exigir mucho.

Sobre la Lección nº 4, dijo que están en los procedimientos no normales, que no requieren una acción inmediata, se ejecutan leyendo la lista de chequeo. Que el manejo de listas es lo que hace ordenado el vuelo, por eso él ponía énfasis en el manejo de listas, pero después en vuelo no sabe cuál fue su comportamiento, ya que sólo voló una vez con él y ya no estaba en instrucción. Que él no estuvo en la reunión en que se decidió que Etcheverry deje de volar con instructores de línea, y no se acuerda si se escuchó la alarma de configuración en el simulador del nombrado, pero supone que debe haber sonado.

Señaló que al principio volaban con instructor unas 50 o 100 horas y ahí se determinaba si podían volar con cualquier comandante.

Que para ser comandante se necesitan más de 1.000 horas de vuelo en el avión.

Al serle exhibido nuevamente su legajo personal, manifestó que el parte de vacaciones del 19/2/97 de fs. 22 firmado por él, se refiere al período 96/97, y pidió quince días, tenía pendientes treinta anuales y diez opuestas. Respecto a la nota de fs. 20, dijo que no es suya, y que no recuerda haberse tomado los días o si fueron específicamente esos días. Del parte del 7/10/97 de fs. 17, dijo que pidió quince días del período 1996, que tenía pendientes cuarenta días de 1996 y cuarenta días de 1997; que hay una observación, y es probable que le debieran menos días de lo que dice el parte; luego agregó que donde dice que “se pagaron”, se refiere al plus vacacional y adelanto de vacaciones. Del parte del 31/3/99 obrante a fs. 5, dijo que se toma quince días del año 1998; que la nota de su puño y letra dice que se tomó vacaciones y se perdió el parte, que supone que se tomó las vacaciones. Agregó que para tomarse las vacaciones había que confeccionar el parte para solicitarlas, y que lo que pedía se lo daban.

Al serle exhibida la pregunta 6 efectuada en su declaración testimonial obrante a fs. 8441, donde dijo que le debían 40 días de vacaciones, que eran del período 97/98/99, refirió que se tomó vacaciones pero no se

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

acuerda cuándo, que tomó más de 15 días en febrero de 2000, y recién después de ese año se tomó 30 días.

Por otro lado, manifestó que conoció a Armando Ferreti, que fue su alumno en Denver y tuvo un problema con él porque estando allí, al segundo día, en el segundo tema, se quiso volver porque dijo que no podía continuar con el curso y lo convencieron para que se quedara, que se le ofreció cambiar de instructor (el otro era Daniel González), pero no quiso, siguió con él, hizo un esfuerzo muy importante para poder habilitarlo y mandarlo a inspección y nunca le puso una calificación baja para no atentar contra su autoestima y esto fue de muy buena fe. Sobre este punto, luego aclaró que el instructor se da cuenta de la autoestima del candidato en sus actitudes, que no se califica la autoestima, se tiene en cuenta para favorecerlo y tratar de que salga bien; que muchas veces no se coloca un bajo Standard para no desanimar al piloto, pero sí se hacen las observaciones. Continuó relatando que en el último turno, Ferreti no estaba con capacidad para rendir con el inspector y el declarante le ofreció que se presentara al examen como copiloto, pero le contestó que no quería y que se volvía a Buenos Aires. Refirió que él no lo habilitó para la inspección porque no estaba en condiciones, y fue una decisión muy importante porque era un hombre grande y tenía mucha experiencia. Que cuando Ferreti volvió a Buenos Aires, hizo un informe con calumnias sobre la forma de dar instrucción y el declarante fue llamado por el gerente de operaciones y de Recursos Humanos, dio explicaciones y Ferretti fue separado de la empresa. Señaló que al tiempo, se encontró con que el nombrado era uno de los asesores del juez Literas, y esto consta en su declaración indagatoria.

Agregó que la calificación final de Ferreti fue 79,37%, y esa calificación es Standard (entre 70 y 80); que para pasar a S + era 80%.

En cuanto a la reunión de instructores, a la que asistía el jefe de línea, dijo que se hacía cuando el piloto estaba al final de la introducción a la línea y en ella se determinaba si estaba en condiciones de volar sin instrucción.

USO OFICIAL

Dijo que suponía que los parámetros que la Gerencia de Operaciones tenía en cuenta para programar las vacaciones estaban en el Decreto 671. Si los partes estaban firmados por el Gerente de Operaciones, quería decir que tenían el visto bueno, y que Recursos Humanos intervenía por el tema del pago.

En cuanto a las programaciones de entrenamiento en tierra, quien se encargaba era la Gerencia de Instrucción, que dependía de la Gerencia de Operaciones.

Respecto a la refutación contra los dos informes de APLA que presentó en su ampliación indagatoria, manifestó que le parecía injusto que APLA saliera al aire con un informe criticando el sistema de instrucción de la empresa, que él como era instructor no podía permitir que alguien por cualquier causa hablara mal del sistema de instrucción; dijo que todos los pilotos de LAPA se fueron de APLA y crearon una asociación aparte, aclarando que el problema fue el informe que hizo esa comisión y no la asociación, agregando que actualmente es socio de APLA.

53) Andrés Francisco VALLE

Manifestó que se desempeñó desde 1964 en la escuela de aviación militar, de donde se fue el 1/11/95 siendo vicecomodoro de la Fuerza Aérea. Que allí voló mentor, F 27, DC 3, B 707, que tenía 6.300 horas de vuelo, que fue instructor de Boeing y de Guaraní, y fue inspector de pilotos de línea aérea desde septiembre de 1994 hasta abril de 1995.

Refirió que entró en LAPA en 1995, que hizo el curso de B 737-200 para comandante, hizo el ground y luego simulador en Denver, que desde junio hasta agosto, voló como comandante con instructor, un poco menos que 160 horas, y que voló en LAPA hasta que cerró, que allí voló B 737-200 desde 1995-1999 y B 737-700 luego del accidente, después estuvo en Federales, y luego en SW hasta que cerró, y se quedó en LAFSA hasta que a los 60 años no pudo volar más.

Dijo que no tenía mucho trato con Weigel; que voló muy poco con él, que le había comentado que tenía bastantes problemas personales, que no tenía feeling con el compareciente por eso no los ponían juntos en las

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

tripulaciones ya que trataban de que las mismas fueran afines. Que le habían comentado antes del accidente que Weigel no era de seguir las reglamentaciones.

En cuanto a inconvenientes que haya tenido en sus vuelos, dijo que una vez con un B 737-200, se rompió al momento de despegue un hidráulico, que bajaron el tren y aterrizaron ahí nomás; otra vez en Bahía Blanca se le reventó una cubierta; que en otra oportunidad, en Córdoba, donde desde la plataforma hasta la pista hay un trecho corto, y en ese trayecto le interrumpieron tres veces el permiso de tránsito porque venían aviones de Buenos Aires; que por esas interrupciones dio por hecho el chequeo (la lista de before take off) , pidió el chequeo de despegue y cuando dio motor sonó la alarma de configuración, el copiloto dijo que se olvidaron los flaps y en realidad se habían olvidado de toda la lista; que sólo aceleró y frenó, ya que es automático, cuando suena la alarma parar y ver de qué se trata, que no llegó a hacer un aborto. Que no recuerda haber escuchado otras alarmas en vuelo, manifestando que en simulador se escuchaban todas las alarmas, inclusive la de configuración.

En cuanto a sus vacaciones, dijo que algo le adeudaban, que por lo general eran los opuestos, pero no tenía problemas de fatiga porque le daban 15 y 15 días. Dijo que creía que en cinco años le debían más o menos treinta días.

Al serle exhibidas las fs. 3, 6, 8 y 9 de su legajo personal, en las que reconoció su firma, advirtió que eran más de los que creía que le adeudaban. Sobre dicho legajo, dijo que en el año 1998 pidió 35 días; que a fs. 12 hay un parte del año 1997; que a fs. 9 hay un control de pendientes y solicitadas, aclarando que puede ser su letra; que a fs. 6, el cuadro puede que sea su letra, que no sabe si es correcta la cantidad, pero si está ahí supone que tiene que ser así.

Por otro lado, al serle leída la parte pertinente en su declaración obrante a fs. 8073, donde dijo “estoy al día con mis vacaciones”, reconoció su

firma allí estampada, y manifestó que tuvo un lapsus cuando declaró en el año 2000, y que en el juzgado no se le exhibió su legajo. Agregó que al principio no se llevaba el control en los partes de vacaciones, y que se tomaba vacaciones que no figuraban en los partes. Que esos partes eran firmados por el solicitante y luego por el supervisor.

Refirió que no fue instructor de Weigel ni de Etcheverry, con quien tampoco le tocó volar.

Que realizó los cursos y recurrents y los controles en el INMAE en fecha. Respecto al examen psiquiátrico en este último, dijo que les hacían hacer unos dibujos, y que cree que luego del accidente se profundizó un poco más; que luego de los dibujitos tenían una entrevista con el psiquiatra, quien a veces hacía preguntas.

Manifestó que en la actualidad es inspector. Que los requisitos para serlo son haber sido instructor y hacer un curso para adoctrinamiento de la función que se va a desempeñar; aclaró que antes no se hacía un curso sobre los aviones que se iban a inspeccionar.

En cuanto al requisito específico de horas de vuelo para ser comandante en LAPA, dijo que se tenían en cuenta los antecedentes anteriores.

Respecto a las velocidades, dijo que en LAPA usaban la tabla de Boeing.

Acerca del accidente del 31/8/99, dijo que en el vuelo 3142 estaban en otra cosa, que quitó automaticidad el hecho de no respetar la cabina estéril o la distracción.

54) *Angel César CARRIZO*

Refirió que estuvo en la escuela de aviación militar desde 1970, que fue instructor de vuelo en cursos de instrucción militar, y en 1995 ingresó en LAPA como comandante de B 737-200, luego fue de B 737-700; que posteriormente fue gerente de operaciones en LAFSA, y desde 2005 está en LAN Argentina, donde vuela B 767.

Manifestó que en LAPA hizo un mes de adaptación y luego como comandante hizo los cursos correspondientes en United, USA.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Respecto a Weigel, dijo que tenía una relación laboral, que el nombrado voló como su copiloto pocas veces, que le pareció normal, que no escuchó comentarios de él sobre su idoneidad o personalidad; que el declarante fue instructor en LAPA, y tuvo una o dos veces vuelos con él; aclaró que en los vuelos de línea se vuela con el alumno para ver su desempeño, y no recuerda nada anormal, por lo que debe haber sido un vuelo Standard.

Dijo que no tuvo inconvenientes con aviones, y que nunca le sonó la alarma de configuración ni otras alarmas en vuelo.

Refirió que identifica el sonido de la alarma de configuración, que él no la ha enseñado en simulador cuando fue instructor, y que no recuerda si había un ítem para hacerles escuchar la misma.

En cuanto a sus vacaciones, dijo que le adeudaban pero que no recuerda la cantidad ni de qué años. Que la empresa trataba de regularizar las vacaciones pero no se podía porque se incorporaba gente y la empresa crecía y había que dar instrucción, no recordando la fecha en que sucedió esto.

Acerca de los exámenes psicológicos del INMAE, dijo que se hacían dos por año para comandantes, que consistían en un test escrito de hacer dibujos, copiar dibujos, un cuestionario y luego tenían una breve entrevista. Señaló que el examen era el mismo cada 6 meses, los mismos dibujos y los mismos procedimientos. Que el psiquiatra hacía preguntas de acuerdo a los tests y acerca de si estaban bien en el trabajo.

Respecto a su ingreso en LAPA, dijo que en ese momento él estaba destinado en el Comando de Operaciones de la Fuerza Aérea, y se enteró de otros oficiales de la fuerza que ya estaban volando en esa empresa y quiso hacerlo porque estaba pasando problemas económicos.

Agregó que él tenía 6.000 horas de vuelo en reactor, que estuvo volando con instructores unas 100 horas, que había un requisito específico en MOV de horas de vuelo, que él no vio ningún manual, que se necesitaba ser comandante y trató de cumplir lo que fue posible.

Dijo que LAPA fue evolucionando en forma constante, que incorporaba aviones, se renovaban, estaban en forma permanente dando instrucción.

Al serle exhibido el legajo de simulador de Weigel, se le mostró a fs. 181 un examen que el declarante le tomó al nombrado. Sobre el mismo, manifestó que el formulario sirve para calificar a quien vuela, que está fechado en 1997 y Weigel estaba aplicando para desempeño para comandante de aeronave; que cuando anotó “debe ser más ordenado” significa que omitió pasos o no realizó la secuencia, y que debe hacer esto por seguridad y para respetar los tiempos. Que la anotación que se hace es general, se observa y se deja que trabaje, no se lo corrige permanentemente para poder ver cómo se maneja. Que la observación que se hace es para que la tenga como referencia y le sirva de ayuda al alumno. Que en la calificación dice que se desempeñó de manera Standard.

Señaló que prácticamente en la última parte de su carrera de Fuerza Aérea, cuando comenzó a volar B 707, fue instruido respecto de las alarmas de configuración, que esto siempre se ve y se repasa, y se hace por computadora. Citó como ejemplo que suena la alarma si está el parking brake y se da potencia, y que cree que no es posible que alguien desconozca la alarma de configuración. Que si suena en la acción de despegue, hay que detener la marcha y no hay excepciones. Que era algo tan obvio y elemental que no se daba la alarma de configuración en el simulador, ya que allí se practican las maniobras de alto riesgo que se pueden llegar a dar.

Respecto al programa de entrenamiento de LAPA, dijo que no podría tener un entrenamiento con estándares menores a los de Boeing, y que no sabía si esta última estableció dentro del entrenamiento que se practique alarma de configuración.

También refirió que si iban a ser examinados en vuelo, el alumno se presentaba ante el instructor con las evaluaciones de los exámenes anteriores, pero que en el simulador no llevaban las planillas de calificaciones anteriores.

Manifestó que las reuniones de instructores se realizaban una vez

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

por mes, y los temas que se trataban en las mismas estaban relacionados con mejoras en la instrucción y con la evaluación de algunos pilotos.

Aclaró que los instructores no decidían los ascensos de pilotos, y que el Jefe de Línea y el Gerente de Operaciones recibía el asesoramiento del instructor.

55) Diego Eduardo MEYER MARTINEZ

Manifestó que estuvo en LAPA desde 1997 hasta 2003, donde volaba B 737-200; que luego estuvo desempleado, hasta que ingresó en LAFSA; y posteriormente empezó a volar en Austral, donde vuela aviones MD 80, aclarando que no hay similitud entre esos dos tipos de aviones.

Refirió que un par de meses antes del accidente, hicieron el vuelo de chequeo con el WRZ; que se realizó un vuelo de procedimiento Standard, finalmente surgieron algunas discrepancias técnicas, que el avión estaba sin tanque central, había fallas menores y de regulación y ajuste, que no tenía inconvenientes de motores, ellos volvieron y al avión lo trajo otra tripulación.

Dijo que en LAPA siempre fue primer oficial, y que no tuvo incidentes ni accidentes.

Manifestó que conoció a Weigel y voló con él, que no fueron muchos vuelos, que no recuerda su desempeño en los mismos, ni cómo era la cabina con él, pero estima que deben haber sido estándar sino los hubiera reportado a la línea. Que no tenía vínculo extraprofesional con él.

En cuanto a sus vacaciones, dijo que siempre se las tomó, que no se le adeudaban.

Señaló que obtuvo su licencia de B 737-200 en la escuela ETAP. Que aplicó para comandante en varias oportunidades; que la primera vez no fue aceptado por Valerio Diehl porque dijo que no era lo suficientemente apto para el cargo, y posteriormente fue aceptado. Agregó que Diehl le dijo que lo veía muy joven y no lo veía preparado, pero a él no le

USO OFICIAL

faltaba nada técnico, ya que en ese momento tenía entre 3.000 y 3.500 horas de vuelo.

No recordó en qué fecha hizo el CRM inicial y recurrent , que lo programaba la oficina de la línea, y le fue leída la pregunta 27 de su anterior declaración, obrante a fs. 7795 vta., donde dice que su inicial fue en 1998 y el recurrent en 1999.

Agregó que estaba conforme con la instrucción que le dieron, que tenían muy buenos instructores.

Que cuando en LAPA le otorgaron la opción a comandante, en 1998, hizo simulador, voló en instrucción y nunca llegó a hacerlo como comandante –tenía 4.500 horas aproximadamente- porque fue durante la decadencia de LAPA y no llegó a rendir examen, sólo aplicó.

Dijo no recordar si llevó gente en el cockpit en cabina estéril.

Señaló que Diehl era el responsable de todas las operaciones de la compañía y tenía el poder de decisión de quien ascendía o no. Que el declarante habló con Borsani, que era el jefe de línea de B 737 y le dijo las mismas palabras que le había dicho Diehl.

Agregó que no le consta que hubiera padrinazgos dentro de la compañía.

Refirió que en la lista de ítems diferidos se anotan los ítems que se difieren según su categoría (a, b, c, d), lo que está previsto en la MEL, y que es de uso común en todas las compañías del mundo.

Señaló que el RTV lo firma el comandante o por lo menos lo inicializa o pone su nombre de su puño y letra, y que no hay otro registro más que complete o maneje el comandante.

En cuanto al RTC de novedades de cabina de pasajeros, dijo que no recordaba el formato pero que era similar al anterior, no recordando tampoco si el comandante lo tiene que firmar; que entiende que si es algo de seguridad debe tomar información el comandante y debe anotarse en el RTV también.

Por otro lado, dijo que si hay sobret temperatura de motor en el despegue, el vuelo sale salvo que haya fuego, u otra cosa, que eso no es condición para abortar el despegue.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Por último, se le exhibió el RTV del WRZ de fecha 6/7/99, y dio explicaciones acerca de su contenido.

56) Hernán Víctor FEIJOO

Manifestó que voló durante 18 años en LAPA; que entró a fines de 1985 ó 1986 con un contrato de cuatro meses.

Que fue comandante de SAAB, de B 737-200 y de B 737-700, que tuvo su primer vuelo como comandante en 1996, que hizo el curso en los hangares de LAPA y el simulador en Denver, y fue inspeccionado por Luna cuando rindió el examen para comandante; que su inspector en vuelo fue González y que voló 5 meses en instrucción.

En cuanto a la tarea del inspector, dijo que es observar las maniobras y ejercicios del alumno que está acompañado por el instructor y evalúa; que es igual a lo que hace la fuerza aérea americana; que el inspector es quien dice qué se va a hacer.

Respecto al control psíquico del INMAE, dijo que consistía en dibujos y preguntas, y luego se mantiene una charla personal y familiar de 10 ó 15 minutos con el psiquiatra; que los dibujos siempre son los mismos, y que a veces las preguntas varían.

Acerca de sus vacaciones, dijo que se las tomaba normalmente, tal vez fraccionadas para aprovechar y estar en su casa. Agregó que le debían 10 o 20 días.

Manifestó que conocía a Weigel desde 1985, que cuando ingresaron eran solamente 19 pilotos, que no tenía relación personal con él, que voló un par de veces con él en SAAB y en B 737, siempre siendo Weigel el copiloto, y que cumplía y estaba dentro de los estándares del un copiloto y no tuvo problemas con él; que era una persona alegre. Agregó que antes del accidente había escuchado un comentario acerca de que había sido sancionado por un vuelo a bajo altura.

USO OFICIAL

Refirió que tuvo alarma de configuración una vez en un SAAB 340, que abortó el despegue y tenía una indicación de que se había tapado por un bicho. Que en B 737 abortó por falla en instrumental, siendo su copiloto Weigel; que fue una luz y bandera roja, que Weigel le dijo que tenía bandera roja y abortó el despegue; que fue un problema real y el instrumental quedó fuera de servicio.

Señaló que conocía a Etcheverry pero que no voló con él.

Manifestó que una vez, por un problema económico, pidió que le paguen las vacaciones, y LAPA le dio un préstamo; que este pedido se lo hizo a la Gerencia de Personal y a la de Operaciones, siendo Chionetti el jefe de SAAB 340.

Al serle exhibida la fs. 19 de su legajo personal, reconoció allí su firma.

Refirió que no sabe quién decidía si le daban las vacaciones o no cuando las solicitaban mediante nota que entregaban al Jefe de pilotos.

Se le exhibió la fs. 27 del legajo, donde surge que en junio de 1997 tuvo una cancelación de vacaciones, y manifestó que por lo que dice ahí se las deben haber cancelado por programación, porque debía faltar personal para volar, ya que en 1997 ó 1998 Aerolíneas Argentinas se llevó unos 60 o 70 pilotos; que cree que LAPA en ese momento tenía 10 ó 12 aviones, y había 6 comandantes y 5 copilotos por avión, dependiendo de las horas de los vuelos si esto cubre las necesidades o no.

Acerca de la sobret temperatura de un motor, dijo que las máximas temperaturas pueden permanecer hasta cinco minutos en un despegue, y si no supera el límite máximo, el avión está operativo. Que antes del rodaje, no es común que haya sobret temperatura de motor, salvo que se esté rompiendo, agregando que esto está en el manual de la empresa y en el QRH . Agregó que no es conveniente despegar con sobret temperatura; que si la misma se da en la carrera de despegue se cambia un poco, porque que esté caliente no quiere decir que esté inoperativo el avión.

Al serle exhibida la fotocopia del RTV obrante a fs. 6501, manifestó que se refiere a temperatura alta pero no sobret temperatura, y que la firma y la letra podría ser suya; que lo anotó porque tenía una temperatura más

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

elevada que el motor 2. Agregó que si recibe un avión con esas anotaciones saldría a volar porque el avión está en servicio.

Recordó que tuvo una turbulencia en un vuelo a Posadas en julio de 1996, que era un día bastante claro y había nubes con desarrollo vertical, que alguien se había levantado y se había golpeado, pero que no está enterado si pasó algo más.

Por otro lado, reconoció su firma en la declaración de fs. 8983, en la que hablaba de que le debían 120 días de vacaciones.

Exhibidos que le fueron los partes de vacaciones obrantes en su legajo, dijo que no reconocía lo de la firma de “conforme” a fs. 19, y que no sabe qué es lo del 10%; que respecto a lo de fs. 27, en todas las empresas hay plus de vacaciones, pero como le cancelaban no se lo pagaban; de fs. 26, 28 y 29, manifestó que cambiaron el parte de vacaciones, que dice “restan 40” y no sabe porque está todo toqueteado, que aparentemente dice “ok” y daría la impresión de que es su letra; que el agregado de fs. 29 que en total dice 55 días no es letra suya. Agregó que puede ser que se le atrasaron vacaciones y en alguna época se le adelantaron vacaciones (año 1992), pero que en definitiva, no cree que le debieran más de 20 días de arrastre y no sabe de qué períodos.

Por último, señaló que la única manera de poder saber si cumplió o no es viendo su libro de vuelo.

Por este motivo, el testigo fue convocado para otro día de audiencia, en el que cual se presentó munido de su libro de vuelo y de un resumen de los días en que se tomó vacaciones.

Refirió que puede haber estado de vacaciones diez días, y que en realidad no haya volado, por programación de la empresa.

Si se le exhibida la fs. 29 de su legajo, dijo que programación le debe haber cambiado la fecha cuando se fue la gente a Aerolíneas Argentinas, y que administrativamente eso no lo maneja.

En cuanto al rol de los inspectores de Fuerza Aérea en simulador y en vuelo, respecto a lo cual al declarar ante la instrucción (preguntas 26 y 29

USO OFICIAL

de fs. 8984 vta.) dijera que era muy activo, manifestó que verdaderamente son dos inspecciones: de simulador y de vuelo. Que en vuelo el inspector ve que se cumpla con las normas y a veces pide cosas (aclarando que así pasó cuando rindió como comandante de B 767), y en simulador el inspector sólo habla con el instructor y a veces dice que quiere que hagan alguna maniobra, y sólo inspeccionan, chequean desde afuera lo que uno hace.

Respecto al libro de vuelo, dijo que como máximo se registra o folía cada tres años, lo cual es una norma de la Fuerza Aérea; que en la empresa no le exigían que lleve el libro foliado, que es exclusivamente suya la responsabilidad de foliarlo. Agregó que la Fuerza Aérea inspeccionaba que el libro estuviese al día. Por último, efectuó aclaraciones sobre las planillas del año 1998.

57) Luis Manuel José CASTIELLA LOPEZ

Dijo que conoce profesionalmente a Peterson y al resto de los imputados. Que se desempeñó como inspector de líneas aéreas desde 1992 hasta 2007, y como piloto dejó de volar en el año 2006, por su pedido, con 9.000 horas de vuelo..

Refirió que cuando se recibía un requerimiento de una empresa para hacer inspección a personal de pilotos, la Fuerza Aérea designaba un inspector por orden de mérito; agregando que antes no se discriminaba por líneas aéreas, y desde hace poco sí; que se dividía en aviones de gran porte o no.

Manifestó que él tenía experiencia de volar aviones de gran porte y por eso estaba capacitado o estaba entre el grupo de inspectores que inspeccionaba aviones mayores.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Refirió que él dejó la Fuerza Aérea en 1990, y en 1992 ofreció sus servicios para desempeñarse como inspector en el Comando de Regiones Aéreas (como personal militar en retiro), siendo designado por el Jefe del Estado Mayor General de esa fuerza por sus antecedentes. Que se capacitó con la normativa vigente y al noveno mes aproximadamente comenzó a pasar inspección a aviones de Aerolíneas Argentinas, cuyos simuladores estaban en Catalinas. Que él había volado Boeing y por eso tomaba inspecciones a esos aviones, que si bien no eran los mismos, eran similares, y no fue dificultoso empezar a trabajar, previo leer los manuales; aclarando que esto responde a la responsabilidad de cada uno. Dijo que él se capacitó, pero no puede precisar si la Fuerza Aérea le pidió que lo haga, pero supone que lo debía requerir.

Manifestó que no recuerda en qué fecha hizo el curso de Airbus 310, y que el de B 767 lo hizo en el 2003.

Señaló que para pasar inspección, tenían formularios con maniobras estandarizadas que se elaboraron en la Dirección de Habilitaciones en 1993 ó 1994, ya que antes no había, que él participó en ello, y tomaron como modelo los de la Fuerza Aérea de Estados Unidos. Que luego surgieron los RAG, Nestar y Nestanor.

Que durante el desarrollo de la inspección, se completaban. Que se hacía una reunión previa con el instructor, se llenaba el encabezamiento del formulario (datos, fecha, avión), y luego pasaban al simulador, donde comenzaban con la puesta en marcha con distintas emergencias, rodaje, carreteo y proceso de vuelo; que esto está volcado punto por punto, y en simulador el formulario es el mismo para todos los aviones. Que se ajustaban a hacer la lista de ítems del formulario. Agregó que con la última maniobra se daba por terminada la inspección y en el post briefing se completaba el formulario, lo firmaban el inspector, el alumno y el instructor, y habitualmente se hacían las observaciones de las cosas que aunque no fueran graves, podrían haberse hecho mejor. Dijo que los formularios completos se

USO OFICIAL

agregaban en el Legajo de la Fuerza Aérea, y si había algún reprobado se informaba a la empresa.

Respecto a la habilitación en vuelo, dijo que lo importante era lo que el alumno hacía en el simulador, que la parte de inspección en vuelo era un tema de 30 a 45 minutos en que se comprobaba que el alumno estuviera habituado al avión; era un despegue normal, con aproximación por instrumentos, y si todo andaba bien, se aterriza y terminaba la inspección; aclarando que las indicaciones sobre las maniobras que debían hacerse las hacía el inspector, y que el declarante siempre hacía las mismas, que estaban en el formulario. Señaló que en su caso se preocupaba por ver con quién volaba, que veía los Legajos que había en la Fuerza Aérea, que no sabe si todos hacían esa tarea, y que habitualmente él no pedía el psicofísico.

Señaló que los cursos que tomó de Airbus y Boeing fueron abonados por Aerolíneas Argentinas, que no sabe si fue abonado o estuvo dentro del paquete de instrucción que dio la empresa. Que los tomaron dos inspectores, Rodolfo Muñoz y él. Y luego del curso, le tomó inspección a los de Aerolíneas Argentinas. Que no tomó otros cursos de avión. Que fue aleatoriamente designado muchas veces para inspeccionar a LAPA, no recordando si inspeccionó allí a Nishimoto.

Agregó que él no tomaba examen teórico a los pilotos previo a la habilitación, sino la empresa, que ellos lo que hacían era verificar que hubiesen cumplido con los requisitos del curso.

En cuanto a la supervisión permanente de explotadores por parte del Comando de Regiones Aéreas, dijo recordar que hizo una inspección en la que había algunas anormalidades, y esas novedades se notificaban a la empresa; pero no vio los resultados de las correcciones porque no siempre quedaba el mismo inspector. En cuanto a las anormalidades, dijo que LAPA tuvo un crecimiento explosivo, la autoridad aeronáutica tenía preocupación por la incorporación de material, y encontraron exceso de tiempos de vuelo en los pilotos. Señaló que en la inspección integral de LAPA, estuvo con Muñoz.

Manifestó que debe de haber evaluado alrededor de cien pilotos, y fueron de distintas empresas, entre ellas Aerolíneas Argentinas,

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

LAPA y SW, aclarando que si los de LAPA hubieran sido deficientes, no hubieran aprobado los exámenes.

Agregó que reprobó a varios candidatos, los que no podían continuar volando hasta que no pasar una nueva inspección.

Por otro lado, dijo que si a un tripulante le debían vacaciones del año anterior, no debería volar por no cumplir la norma. Manifestó que si el piloto arrastraba deuda vacacional de años anteriores, pero había gozado de sus vacaciones en los años siguientes, de acuerdo a su opinión se encontraba descansado ya que el cansancio no se acumula, por lo tanto podría volar.

Manifestó que las novedades de inspección de rampa no se llaman irregularidades sino discrepancias, y que éstas eran administrativas. Agregó que creía no haber hecho ninguna con Peterson. Señaló que el objetivo de las inspecciones administrativas era mejorar el sistema, y que si había fallas reiterativas se podía llegar a imponer una sanción.

En cuanto a los manuales obligatorios que tiene que llevar un comandante abordo, dijo que es una información periódica que estaba en las IC, y para procedimiento seguro tiene que seguir el manual del fabricante.

Respecto a su salario, dijo que como inspector terminó cobrando \$ 2.000, por lo que era menor que el de los comandantes.

Por último, manifestó que el informe de auditoría provisoria de la OACI efectuada en agosto de 2000 fue bueno en general y decía que Argentina cumplía en altísimo porcentaje los requerimientos de la misma; marcaba algunas discrepancias y pudo haber habido algún incumplimiento, agregando que él no tuvo contacto con gente de la OACI.

58) Juan Pablo GONZÁLEZ

Manifestó que actualmente trabaja en LAN, y que se desempeñó como mecánico en LAPA entre agosto de 1999 y agosto de 2001; y que el día del accidente estaba de turno.

Señaló que ese día estaba avocado al avión junto a Norberto Otero, al que asistía, y con quien hizo la carga de combustible (estando el avión apagado) y el llenado del libro; y cuando estaban en el galley con las auxiliares, al subir el comandante, voló desde la cabina hacia donde estaban ellos el libro de vuelo, que hizo ruido porque está revestido de aluminio; que no vio que el comandante lo arrojara, pero como fue el primero en subir al avión, lo supone por descarte. Que como él no sabía cómo manejarlo, fue reemplazado por Tezzio; Otero habló con el jefe de turno, e iban a hacer un informe sobre lo sucedido.

Refirió que tenía habilitación de mecánico con equipo radioeléctrico (MERA) para la legislación chilena, no para la argentina, y su desempeño era bajo supervisor; que Tezzio y Otero eran MERA.

Señaló que cuando entró en LAPA, hizo un curso de 15 días de seguridad básica -parqueo del avión, aceite, llenado de libros, manual general de mantenimiento-, y que después de declarar la empresa lo siguió instruyendo.

Explicó que la MEL determina si un avión es go o no go, y también determina si un arreglo se puede diferir o no. Agregó que cree que los límites de sobret temperatura de motor no están en la MEL sino en el libro de vuelo.

Dijo que en LAPA había un pañol de materiales y de herramientas que supone estaba inventariado; que el jefe es el team leader (función que cumplía Meyer), que es quien está al tanto del material que falta.

Agregó que el “idóneo” es quien tiene conocimientos mecánicos pero sin licencia expedida por la Fuerza Aérea, y puede trabajar como asistente bajo supervisión.

59) Alberto Juan CIECHOMSKI

Refirió que desde 1996 fue copiloto de B 737 y 757 en LAPA, pasando a ser comandante de B 737 antes del accidente, y señaló que a Weigel sólo lo conocía de vista.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Manifestó que tuvo una alarma de configuración con causa en Neuquén, y la reacción normal que tuvieron fue tirar el acelerador para atrás.

En cuanto a sus vacaciones, dijo que no tenía en claro si le debían, que puede ser diez o veinte días del período, ya que siempre se las tomaba, salvo que no se las otorgaron por razones operativas. Al serle exhibidos los partes de vacaciones obrantes en su legajo personal, formuló algunas aclaraciones sobre los mismos.

Respecto a los tests del INMAE, dijo que siempre eran similares, que se copiaban unos gráficos, se contestaban preguntas y luego tenían una charla con el psiquiatra.

Agregó que su curso inicial de LAPA lo hizo en Denver, y el examen se lo tomó Nishimoto, relatando sus antecedentes en la Fuerza Aérea.

Al serle exhibida, reconoció su firma y aclaración en las fs. 5 y 20 de su legajo personal.

Manifestó que, siendo copiloto, él daba los recurrent de emergencia en 1998 junto con Chionetti, quien firmaba las tarjetas con grillas perforadas en los exámenes para los pilotos, en los cuales se iban cambiando las preguntas. Agregó que cuando tuvo que dar examen él, se lo tomó Chionetti, pero él completó el examen y puso las grillas, escritorio de por medio, y así se hacía la corrección; señalando que Chionetti no era instructor de emergencias.

Refirió que es el comandante quien define si el avión está en condición go o no go, y que la noche antes del accidente él había rechazado dos aviones.

Señaló que las azafatas podía anotar cargas de matafuego, etc., pero cuando salía algo de lo normal, le avisaban al comandante y se pasaba a mantenimiento.

USO OFICIAL

En cuanto al registro de novedades de cabina y RTV, dijo que se refieren a ítems diferidos, y que por ejemplo el WRZ tenía diferido el tanque de combustible, circunstancia que la MEL permite y la Fuerza Aérea avala.

Por último, agregó que se sentía seguro de volar en LAPA.

60) Alejandro Oscar MENDEZ

Explicó que es mecánico de mantenimiento de aeronaves, que estuvo trabajando en LAPA tres años, donde cree que entró en el año 1999, y que actualmente trabaja en Aerolíneas Argentinas.

Manifestó que él se recibió como técnico aeronáutico e hizo los cursos para la habilitación que da la Fuerza Aérea dentro de LAPA, adonde entró con la patente C, que lo autoriza a desempeñarse como jefe de mantenimiento, siendo una de las funciones liberar el curso de aviones.

Refirió que en LAPA tenía licencia como mecánico de mantenimiento mayor, que estaba habilitado para B 737-200, trabajaba en el turno 6, y su tarea consistía en ver las novedades, subsanarlas, y liberar el servicio del avión.

Luego realizó una descripción de las distintas inspección que se realizan en los aviones.

Respecto a la inspección de tránsito, manifestó que cuando llega el avión, se hace en un par de horas y en base a las novedades del avión; que deben ver las fallas, completar una planilla, controlar el estado de los neumáticos, de los frenos, las pérdidas, chequear el fluido, el instrumental, no recordando la planilla exactamente. Aclaró que el 737-200 no avisa tanto, y se hace un chequeo rápido. En cuanto al fluido, dijo que se agrega aceite en los motores, que el consumo normal es una lata por vuelo más o menos, depende de los motores, que algunos consumen más y otros menos. Agregó que quedan incluidos en la planilla de tránsito.

En cuanto a la inspección diaria, refirió que es una vez al día y está en el capítulo 5 del Manual de mantenimiento de la aeronave. Que se hace cuando el avión queda parado, es rápida, y se necesitan dos firmas para liberar el avión, que se hace en el transcurso de la noche generalmente,

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

trabajan dos personas, no dura más allá de dos horas si el avión no tiene novedades; que esto no es lo normal en ningún caso, y el tiempo varía de acuerdo a las fallas y cantidad de diferidos que tenga. Respecto a esta inspección diaria, dijo que ni bien entró a LAPA tuvo habilitación para hacerlas.

Sobre la inspección A, dijo que se hacía en un día y lo hacían en la compañía ; que se hace cada tantas horas, y es más minuciosa.

Por último, respecto a las inspecciones B, C, D, dijo que en esta última el avión se desarma íntegramente, y no se hacía en la compañía.

Por otro lado, dijo que por turno, eran un total de entre ocho y diez personas entre Jefe de turno, team y mecánicos, que hacían todas las inspecciones, sino no los aviones no .

En cuanto al WRZ, dijo que intervino en el vuelo anterior al del accidente, que no recordaba las novedades, que había algo de un radio altímetro y se lo cambió, que no era una falla, y lo podía haber diferido; que le parece que estaba con Pablo González, que no estaba habilitado. Señaló que él pasó en el vuelo siniestrado, y le dijeron que estaba todo ok, que había pasado el team. Agregó que el personal de tierra está conectado con el avión desde su puesta en marcha hasta el momento previo al rodaje, en que se desenchufa.

Refirió que al escuchar el estruendo cuando se siniestró, pensó que estaban probando motores, y que era el ruido del motor cuando se apaga y se prende (stol). Que adjudica los stols al proceso de frenado del avión, en que se ponen los reversores, agregando que tiene entendido que estos se abrieron.

En cuanto a su ingreso en LAPA, dijo que lo hizo como inspector, ya que no le convenía económicamente empezar de abajo.

Al serle exhibido su legajo personal, manifestó que con el certificado de entrenamiento de fecha 18/8/99, entiende que al momento del accidente estaba habilitado para B 737. Que supone que si tenía la licencia tendría que estar en el legajo, y agregó que no todos tienen licencia

habilitante; que por cada uno que está habilitado hay cinco o siete que no lo están, que trabajan en los aviones.

En cuanto a sus tareas, dijo que trabajaba jornadas de ocho horas, de noche, cuatro sí y dos no, y que también trabajaba en la línea. Que antes de estar habilitado, en LAPA realizaba las tareas bajo supervisión en el turno noche, y que nunca se trabaja solo, sobre todo en la liberación de un avión, que tiene que hacer un mecánico habilitado. Que cuando está trabajando, tiene que llevar consigo la habilitación y la planilla, que firma un mecánico habilitado, creyendo que en LAPA el que no lo estaba no tenía sello.

Respecto a si un motor es reportado con temperatura próxima a la máxima, dijo que si está en el límite se cada de programación y se contacta con la gente de motores. Que si está cerca del máximo, está operativo; que todo está escrito en los manuales de mantenimiento de aeronaves, y que sobre las cosas que de allí se escapan, había que acudir al fabricante; que se recurre al departamento de ingeniería y ellos se ponen en contacto con fabricante. Que en LAPA ahí había un representante de Boeing en B 737 afectado a la empresa, de nombre Mike, que luego pasó a Aerolíneas Argentinas.

Manifestó que de acuerdo al Reglamento de aeronavegabilidad (DNAR 65), “idóneo” es la función de la persona que vulgarmente es un aprendiz,; que ahora tienen una patente que se llama “bajo supervisión”.

Dijo que en LAPA, el Gerente de mantenimiento de aviones era Sturla, el de calidad era Donari (en esa gerencia están los inspectores de aeronaves), por debajo de ellos estaban las jefaturas, los inspectores y los mecánicos.

Refirió que en la DNA hay un registro con habilitaciones igual que en Fuerza Aérea, y que la Dirección de Aviación de transporte, es quien habilita los talleres aeronáuticos. Que el certificado de taller se renueva anualmente.

Que vio inspecciones de la DNA al taller, pero no sabe si programadas o no; que ellos controlan la documentación e infraestructura acorde al trabajo que se está haciendo, que las herramientas especiales.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Manifestó que en el pañol hay tarjetas blancas, verdes y rojas; que para los materiales, el rojo significa que no está aeronavegable.

61) Cristóbal Amando VILLEGAS

Refirió que está retirado de la Fuerza Aérea, que ahora hace tareas docentes y depende de la misma.

Señaló que fue inspector de líneas aéreas durante 10 años, desde el año 1994 hasta el 2003/2004, tomando inspecciones a los equipos de pilotos de las distintas líneas aéreas del país (entre ellas LAPA, Aerolíneas Argentinas, Austral y SW).

Que en Fuerza Aérea había un departamento de inspección y dependía de una dirección, que era designado en base a los requerimientos de la empresa y debido a la experiencia que tenía y a los equipos en que fue asignado.

Dijo que cree que lo designaron inspector por los antecedentes que tenía, los cuales comentó, manifestando haber volado incluso el B 707. Refirió que durante el primer año asistió a las inspecciones con inspectores más expertos que él; que recibió instrucción en base a las normativas y aclaró que la filosofía de vuelo es la misma para todos los aviones, y le fueron transmitidas algunas particularidades.

Que también hizo el curso de inspector gubernamental de líneas aéreas, y luego de haber sido designado, realizó cursos de aeronaves en empresas; que en Aerolíneas Argentinas hizo el de B 737, no recordando cuándo lo hizo; que cree que el de Airbus lo hizo en 1998 ó 1999, y que todo está en su legajo.

Manifestó que una vez designado para inspeccionar, viajaba al simulador; que allí hay ítems a realizar, algunos tienen asteriscos -cuando la maniobra no es conveniente o peligrosa para hacer en la aeronave-; que se hace breafing, donde se da el perfil de vuelo y se solicitan las maniobras para hacer; señalando que en el simulador el inspector aprecia el nivel de

USO OFICIAL

conocimiento y capacidad para las operaciones normales, anormales y de emergencia y el uso y manejo de las tablas de performance.

Agregó que las planillas que llevan y se hacen en simulador salen de la norma OACI, y son prácticamente lo mismo las que se usan para tomarle al comandante y copiloto. Que se tildan los puntos y al final hay una evaluación (la nota es aprobó o no), y si no aprobó se escriben los motivos, agregando que podían hacerles observaciones a los aprobados. Dijo que él tuvo a varios no aprobados, y que es la empresa la que considera luego si los mismos tienen la opción de volver al simulador.

Sobre la inspección en vuelo, dijo que es la segunda que se realiza; que el mismo inspector que la hacía en simulador era el que iba al avión, pero que quizás en algunos casos que no era así. Señaló que quien aprueba el simulador, pasa con éxito la del avión, debido a que éste es más estable y por razones de seguridad hay maniobras extremas que no se realizan. Que el vuelo de inspección es uno solo y en él, el inspector chequea nuevamente al piloto, hace una reunión previa muy similar de breafing, dando el perfil de vuelo y se inicia un vuelo.

Respecto a si se tenían en cuenta los antecedentes de la persona que rendía el simulador, dijo que en la DHA había un legajo personal de cada piloto, y en su caso lo buscaba cuando al mismo le había ido mal y no lo aprobaba.

Agregó que la documentación que llenaban en las inspecciones iban a parar sin dudas al legajo.

Por otro lado, dijo que los cursos que hizo de B 737 y de Airbus fueron full a nivel de conocimientos, con exámenes teóricos y se simulador. Que nunca se dio en su caso el que tener que inspeccionar a quien le dio el curso del avión; y que es algo que a él se le escapa quién paga los cursos.

Señaló que fue instruído sobre infracciones aeronáuticas, que conoce el Decreto 671 que reglamenta la actividad de los tripulantes.

Manifestó que cuando el piloto esta en la inspección, en el breafing se pide el psicofísico y también por costumbre les preguntaba como

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

habían descansado la noche anterior y por problemas personales, ya que una vez en que reprobó a un piloto de Aerolíneas Argentinas, después del examen le hizo saber que antes de ingresar al simulador le habían dicho que su hijo había sido demorado en una comisaría. Que no se acuerda si se requería en simulador el tema de las vacaciones y si le debían. Que en inspección en ruta se podía preguntar si estaba habilitado, y en el libro de vuelo se ve la actividad.

Aclaró que a los pilotos que eran ex militares, les tomaba lo mismo que a los civiles.

62) Alejandro Claudio PAREDES

Manifestó que trabajó en LAPA desde julio de 1996 hasta el cierre de la empresa, que estaba en el área de Recursos Humanos como gerente de Recursos Humanos y de Remuneraciones; y reportaba en forma directa a Nora Arzeno. Que tenía a cargo entre 4 o 5 personas, y había un responsable de liquidación de sueldos.

Refirió que la programación y autorización de vacaciones del personal de LAPA eran responsabilidad de cada gerencia, en el caso de los pilotos, la de Operaciones. Que en Recursos Humanos recibían la notificación de la gerencia, el parte de vacaciones firmado por el interesado y por el gerente, y se liquidaba el plus de vacaciones. Que su intervención era exclusivamente a los fines de pago, que actuaba una vez que le llegaba un parte de vacaciones, y se cargaba el período en el sistema informático que se implementó a fines de 1997 o 1998, que a veces era consultado por otras gerencias. Que se cargaban la cantidad de horas de vuelo para su liquidación.

Al serle exhibido un parte de vacaciones de Bulla, en el que dice “se anula porque no están AUT”, dijo que no es su letra sino la de Alejandra Buosi, que dependía de él. Aclaró que si no estaban autorizadas con la firma del Jefe se anulaba el parte y se devolvía, lo mismo cuando estaba duplicado. Que ni él ni la Gerencia podían autorizar las vacaciones, que se

USO OFICIAL

regían por el Decreto 671. Que el cuadro “control de días” (pendientes, solicitados, saldo), ya venía completado de cada gerencia. Agregó que nunca le solicitó a Buosi un informe preventivo de vacaciones.

Manifestó que era un tema conocido que había deuda de vacaciones con los pilotos, y que Recursos Humanos no tenía facultades para impedirles que vuelen.

También comentó casos en que los partes eran anticipados con notas y luego le llegaban los partes, anulaciones de plus vacacional, reclamos de partes cuando las personas se iban de vacaciones y no tenían el parte, no pagos de anticipos porque se las habían tomado; recalando que ellos no tenían el control de los saldos, y que sólo cargaban la información en el sistema a los fines de pago.

Refirió que Arzeno entró dos meses antes que él; que cuando ingresaron la administración de personal era precaria, que eran 550 empleados (que llegaron a ser 1.300), y no había nada en relación a las vacaciones ni a otros temas; que en el sistema informático no se cargó la historia porque era difícil de reconstruir. Señaló que él entendía que la responsabilidad del control del Decreto 671 era de Operaciones, y que él no tenía a su argo hacerla cumplir.

Que se conocía que había deuda vacacional con los pilotos, que no sabe el motivo del origen de la deuda, ya que era previa a su incorporación a la empresa. Que entiende que había suficiente dotación de pilotos para volar los aviones.

Agregó que la empresa no cumplía con la Ley de Contrato de Trabajo en cuanto a la notificación de vacaciones. Que dicha ley no habla de control. Que las horas “flex” no las controlaba, las liquidaba, por eso cargaba en el sistema las que le llegaban del área de operaciones firmada por cada gerente, a veces incluso por mail.

Que con él trabajaban tres personas, y ellos debieron emprolijar la liquidación de sueldos, controlar los legajos de personal que estaban en Santa Fe 1950, tercer piso, por ejemplo para ver que estuvieran los formularios de declaración jurada F 572 y los formularios de pago de salario

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

familiar. Agregó que cuando no podía corroborar la duplicidad de vacaciones, las pagaba, y si lo podía corroborar, lo alertaba. Que no había forma de controlar que las vacaciones que los pilotos decían que se les debían, realmente se les debieran. Que no hubo compensación de dinero en efectivo por vacaciones.

Manifestó que no se cargaban en el sistema los días opuestos porque no se liquidaban; que la información de los días opuestos estaba en el parte y eso se archivaba en el legajo de personal.

En cuanto al manual de operaciones, dijo que no recordaba si limitaba sus funciones y tampoco si Recursos Humanos participo en su confección.

Aclaró que con la nueva gestión mejoró la empresa y se iba mejorando claramente en todas las áreas. Que luego del accidente los procedimientos no cambiaron.

Agregó que el número de pilotos se fue incrementando, que cuando entró en la empresa, había 5 o 6 aeronaves y luego se duplicó la flota.

63) Fabián Ramón PÉREZ

Dijo ser amigo de Chionetti.

Manifestó que ingresó en LAPA en enero de 1995, con 3.000 horas de vuelo, y estuvo allí hasta el año 2002. Que entró como copiloto de SAAB 340, después fue copiloto de B 757 y luego ascendió a comandante (en 1997) de B 737-200; que la instrucción de B 737 la hizo en LAPA, el curso teórico y luego el simulador de 10 turnos y en el último, tuvo la habilitación de la Fuerza Aérea; que se desempeñó como tal hasta 1999, en que pasó al B 737-700.

Agregó que cuando se fue de LAPA, voló en SW, luego en LAN Chile, y actualmente vuela B 767 en LAN Argentina.

En cuanto a desperfectos o inconvenientes tenidos en el período 1997/1999, dijo que tuvo un problema con el aceite en ruta, y volaron con un

motor reducido gran parte del vuelo; suponiendo que lo anotó en el RTV y que lo volvió a volar y no volvió a pasar.

Señaló que no recordaba que le hubieran sonado alarmas de configuración; que a veces sonaba por posicionamiento y no por desperfecto del avión, y era por el ítem parking brake , agregando que le pasó en Chile.

Manifestó que tenía deuda vacacional, no recordando cuánta; que se le fueron acumulando deudas, pero en su caso nunca fueron demasiadas; que se originaba porque se acumulaba un período de actividad sin tomar vacaciones; que se tomó períodos de 30 días seguidos –sin recordar las fechas- y a pesar de eso tenía deuda. Que no puede precisar si tomó vacaciones en todos los años, pero sí que cumplió los períodos de descanso.

Refirió que se con su amigo Chionetti se conocen desde hace más de 20 años; que los dos provienen del ámbito civil y se encontró en cursos con él; que se frecuentaban por la actividad a veces, que fue a la casa y conoce a la mujer y a los hijos.

Respecto a Etcheverry, dijo que lo conoció en LAPA y voló un par de veces con él. Que con Weigel, a quien también conoció en LAPA, voló siendo su copiloto en SAAB, y que alguna vez en B 737-200 Weigel fue su copiloto. Agregó que era un piloto Standard, y en cuanto a su personalidad, era locuaz, tenía un nivel cultural por encima del entorno, que podría decir que era amigo de él, compartían y se veían en fiestas o reuniones, fue a su casa y conoció a algunos de sus hijos. Señaló que no podía afirmar que Weigel fuera amigo de Chionetti, que estuvo una vez en una comida en la casa de Chionetti donde estaba Weigel.

Que es amigo de Lipka y lo conoció hace 20 años de la misma forma que a Chionetti, ya que volaban en Don Torcuato. Agregó que Weigel era amigo de Lipka; que se encontraron varias veces en la casa de este último, y puede ser que Chionetti haya estado en algún cumpleaños. Dijo que Lipka era amigo de Chionetti, que a Julia Deutsch la vio un par de veces en la empresa pero no tuvo trato con ella; que nunca estuvo con Weigel y esta última juntos; que no recordaba haberla visto en lo de Lipka; que a Deutsch no lo vio en reuniones sociales, como tampoco a Boyd.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

En cuanto al tema de las vacaciones, dijo que la empresa crecía y se incorporaban pilotos, y se iban acumulando las vacaciones.

Dijo que no tenía conocimiento de que hubiera habido un acuerdo con el gremio por la deuda vacacional. Que LAPA tenía idas y vueltas con el sindicato, ya que APLA siempre representó a Aerolíneas Argentinas y a veces hacían prácticas no leales porque todos formaban parte del mismo sindicato.

Manifestó que sabía que Weigel había estado un período más largo en instrucción en su transición a comandante en B 737-200, que suele ser entre tres y seis meses, desconociendo el motivo, agregando que no lo charló con Chionetti.

Refirió que particularmente tuvo un vuelo con Piñeyro donde hubo novedades y el avión quedó no go, y que era por algo referente a horizonte stand by; que el avión podía volar, y su limitación era para vuelo nocturno, y ese avión se volaba en vuelo nocturno.

Al serle exhibida la fs. 6524, dijo que podía ser referente al vuelo que señalara anteriormente; que reconocía el registro de la tripulación y las horas, y faltarían los horarios de la vuelta, por lo que parecería que salieron de Aeroparque a las 5 de la tarde, debían volver de día y se quedaron en Colonia. Que allí había una subida o inclinación en la plataforma y eso se reflejaba en el horizonte y recuerda que volvieron a Aeroparque. Que al RTV le falta la mitad del vuelo, y esas novedades técnicas las debe haber anotado Piñeyro porque no es su letra, no recordando cuándo las anotó.

Dijo que el horizonte stand by es un equipo que funciona en forma independiente, y es eléctrico, y que está inoperativo se identifica con una bandera o algo que lo indica, y no recuerda haberlo visto, por lo si es así para él no había falla. Que por el ángulo de inclinación de la plataforma de Colonia, había que tomar empuje, y todos estaban en conocimiento de eso.

Indicó que cuando llegaron a Buenos Aires, Piñeyro anotó las novedades, se bajó a hablar con el gerente de operaciones y no le comentó lo

USO OFICIAL

que hablaron, que tenían que hacer otro vuelo a Villa Gessell -no recordando el horario de salida-. Que seguramente salían diurno, parece que intervino mantenimiento y solucionó la falla working system (se trabajó en el sistema), que la letra no es demasiado clara.

Dijo que si hubiera estado inoperativo para un vuelo nocturno, no tendría que haber salido si así estaba en la MEL. Que había 3 horizontes stand by, eran eléctricos y se alimentaban por generadores y con la última energía del avión que es la batería.

Agregó que el avión que no tomó Piñeyro, lo tomó Weigel, que no sabe si este último venía de otro vuelo o de su casa, o si estaba de guardia. Que en ese momento ya se conocían con Weigel, que éste habló aparte con Piñeyro –no sabiendo qué se dijeron-, y luego supo que Weigel salió a volar y que el vuelo salió.

Señaló que el avión no tenía un manual donde registrar las fallas en forma de código; que si mantenimiento interviene y levanta la novedad, y el piloto ve que funciona, no hay ningún motivo para no hacer el vuelo.

Agregó que tuvo muchos vuelos con Piñeyro porque había pilotos que no querían volar con él y no los programaban.

Refirió que los vuelos con Piñeyro eran complicados, porque mas allá de la novedad técnica que podía surgir, él siempre encontraba un problema. Recordó un vuelo en que se le hizo una consulta porque había solicitado la pista opuesta –él dijo por el viento- y hubo un inconveniente y Aeroparque los retó por eso y la empresa le pidió una explicación.

Dijo que para él, Piñeyro era Standard, que estuvo bajado de vuelo por un problema en un vuelo en que dejó aterrizar a una persona que no estaba autorizada para aterrizar, no recordando cuándo fue ese hecho, que sucedió estando De Víctor y García.

Señaló que el comportamiento de la cabina del 3142 el día del accidente que surge del CVR no es normal. Que no tiene explicación de lo que pasó, y por qué no tomó la decisión de abortar el despegue, pero puede asegurar que Weigel tenía conocimiento de la alarma. Dijo que creía que era

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Weigel el que estaba levantando el avión, pero es difícil escucharlo porque la alarma suena muy fuerte.

Al serle exhibido el RTV obrante a fs. 6534 del 18/3/98, reconoció su letra en el mismo, y aclaró que el cambio de vuelo es de la tripulación completa, que no sabe de dónde venía la tripulación, que recuerda el hecho y que sintió una guiñada hacia la derecha, que no recuerda haber visto los RTV anteriores de ese avión YBS

Se le exhibieron las fs. 10, 17 y 18 de su legajo, y refirió que el papel azul es una nota que envió a Recursos Humanos para que le den los días adeudados, que eso a veces se hacía en forma telefónica, que se ve que hizo una consulta a Recursos Humanos y hay anotaciones en el reverso que no recuerda, no siendo

En cuanto a la personalidad de Weigel, señaló que tenía una familia numerosa y se estaba divorciando, lo que genera una carga económica importante, que tenía buena relación con los hijos; que era muy locuaz y bastante irónico en lo general, que no era tímido, y su desenvolvimiento se ve en la cinta; que quizás Calvo era su más amigo en la empresa.

64) Robert HELMREICH

Luego de efectuar una presentación de PPS, prestó declaración en idioma inglés, que fue vertida al castellano por traductoras públicas oficiales.

Manifestó que la cultura organizacional representa las actitudes y comportamientos de la organización en relación a cuestiones como el error humano. Que en una organización con una cultura de seguridad positiva, los errores humanos son utilizados como información importante para mejorar la seguridad y no castigar a aquellos que cometieron errores; que los individuos son alentados a compartir errores para que la organización pueda trabajar en seguridad. Que los errores tienen una alta probabilidad de ser repetidos, y esto

USO OFICIAL

puede ser por mala conducta de las tripulaciones o procedimientos y prácticas que favorecen al error.

Que las acciones de las organizaciones que promueven operaciones inseguras o desvío del comportamiento requerido, son responsabilidad de la Dirección. Refirió que en el caso de la Dirección de LAPA, esta falló en la organización y transporte de pasajeros manteniendo un enfoque de seguridad que no corresponde a un estándar de seguridad, y específicamente toleró y continuó con la operación de un capitán que puso al público y a la organización en riesgo, específicamente por falta de competencia e incumplimiento con las prácticas de operación, como la lista de verificación.

Que la gerencia comercial es una de las más responsables de la seguridad, porque toma el error humano o el comportamiento para seguridad, u opuestamente puede ignorar los factores que puedan incrementar el riesgo. Que no cree que puedan separarse la gerencia de operaciones –de una compañía chica o grande- de la gerencia general ya que ambas forman parte de la cultura de la compañía, y el error fue evidente.

Sostuvo que un error como este es producto de la ausencia de barreras generadas por una cultura operacional insegura, porque cuando se examinó el registro del capitán, incluyendo su evaluación, práctica de procedimientos y lista de verificación, fue por debajo del estándar.

Dijo que incluyó en su informe el caso particular de Enrique Piñeyro porque estuvo con él en una serie de reuniones de seguridad – en Egipto y en Río de Janeiro- le impresionó como uno de los expertos más brillantes en el área de seguridad aérea, y lo consideró importante debido a su denuncia. Sin embargo, refirió que su conclusión relacionada con el accidente basado en la investigación, fue independiente.

Manifestó que Deutsch inició acciones legales con él en el Tribunal Federal de Texas, y el objeto era obtener cualquier documentación o registros adicionales que estuvieran en su poder y se relacionara con el caso, pero luego de la finalización del informe él destruyó las notas.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Refirió que tiene un doctorado en psicología social, y desde 1965 efectúa análisis de la comunicación y comportamiento.

Indicó que ha capacitado pilotos en el proceso de análisis, en reuniones y en un programa formal de entrenamiento en Continental Airlines de EEUU. Que considera que los factores humanos son operaciones técnicas de la aeronave. Que ha estado estudiando el comportamiento humano y su clasificación ha sido una forma de investigación y estudio de los resultados de un accidente. Que su participación en el comportamiento de la tripulación y los accidentes comenzó formalmente en 1978 bajo el patrocinio de la National Airline y Space Organization. Que capacitó y trabajó con muchos miembros de la Junta de Transporte y Seguridad.

Que para este caso cree que lo contactó Carlos Rívolo, durante su participación en una conferencia de seguridad en Río de Janeiro. Que la solicitud fue examinar el registro del accidente y producir un informe. Que se realizó una reunión en el Consulado Argentino en Houston, en el cual Rívolo le solicitó formalmente que realizara una investigación.

Agregó que revisó un gran número de documentos, por ejemplo registros de capacitación. Que luego de aceptar el cargo, le enviaron una caja de un metro y medio que contenía los documentos relevantes a su oficina en la Universidad de Texas, en Austin. Que completó el análisis y envió el informe al Sr. Rívolo, y no recibió ninguna otra instrucción. Que todos los documentos de operación fueron destruidos en su oficina, por razones de logística.

Que leyó todos los documentos que le enviaron, y particularmente hizo un análisis detallado del registrador de voz, y de algunas de las grabaciones del CVR; examinó el registro de la tripulación, del capitán y del comandante. Que leyó la transcripción, pero su español es muy malo, y luego trató de escuchar el tono de la conversación; que el método analítico es la microcodificación, clasificando cada tono verbal. Que no le dieron una

USO OFICIAL

grabación, sino que su codificación de la transcripción fue revisada por uno de sus colegas. Que no pudo verificar la precisión de la grabación.

Señaló que los registros de capacitación y evaluación de desempeño estaban en inglés y español (original y traducción). Que revisó el manual de CRM y sus partes relevantes, el prevuelo, carreteo y despegue, y el manual de operación que tiene la lista de verificación.

No recordó haber recibido informes ni evaluaciones médicas. Dijo que su análisis de desempeño de la tripulación está basado en una opinión psicológica o psiquiátrica. Que desde su óptica los antecedentes psicológicos o psiquiátricos no tienen ninguna incidencia en el accidente aéreo; que su trabajo está basado en el comportamiento observable verificable, no en evaluaciones subjetivas.

Al serle exhibida la traducción de Valeria Kent, dijo no tener explicación de que no sea la misma (la calificación final en español y en inglés) en cuanto a la cantidad de S (Standard) y S- (Standard menos). Que de cualquier modo su opinión sigue siendo la misma ya que el diagnóstico real con las notas escritas a mano por el evaluador, basadas en el comportamiento: que necesitaba mejorar. Que no le sorprende que una evaluación pueda ser estable en la columna S, pero asociada con una evaluación de diagnóstico; pero el evaluador observa varios problemas de comportamiento, y esto no es un comentario; que la lista de verificación es pro forma, y que la evaluación escrita sobre Weigel es de las peores que vio sobre un piloto de operaciones.

Agregó que ha tenido acceso a muchos registros de pilotos, y ha trabajado con Continental Airlines USA en el diseño de los formularios de evaluación. Que el sentido que tienen las observaciones y comentarios de las planillas de evaluación es proporcionar operación de vuelo y entrenamiento de vuelo para verificar si el piloto debe recibir capacitación o evaluación adicional para mantenerlo en un status de piloto de transporte de pasajeros. Que lo que más le impactó de la evaluación de Weigel fueron los comentarios en la lista de verificación, disciplina y otros procedimientos, y dijo que estos tienen el mismo significado en Africa, EEUU o en cualquier país, ya que son comentarios de comportamiento obligatorio observable.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Que el accidente se debió a un error humano. Que la mayoría de los vuelos operativos tienen equipos imprecisos, sin embargo ninguno de ellos fue relevante en la extensión de los flaps. Que la causa del accidente fue la falla en el despegue, en una pista corta, sin la extensión de los flaps. Que la fatiga de vuelo no fue un factor.

Señaló que considera que las comunicaciones sociales en la cabina antes de los 10.000 pies pueden reducir el desempeño de la tripulación, por lo que no debería haber comunicaciones no operativas. Dijo que en su informe manifestó que no hubo comunicaciones sociales desde el inicio del despegue hasta la colisión, y que la desobediencia del comandante a la alarma de configuración es posible que haya sido que no la reconociera, aunque es una de las alarmas que todo piloto debe conocer, siendo difícil imaginar que alguien intente un despegue desde una pista corta con un avión no configurado; que el anuncio de una alarma que debe ser conocida por todos los pilotos no es un hecho inesperado. Que cuando está en un período crítico, una alarma puede claramente significar peligro, lo que deberá llevarlo a una reacción inmediata durante dicho período, y hay tiempo para abortar el despegue y resolver el problema.

Manifestó que cree que los casos de observadores externos que puedan comunicarse por radio con la tripulación para esta situación son muy pocos. Que él como observador podría haber imaginado una reacción así en el piloto. Agregó que tuvo una experiencia en un B 737 como invitado en la silla de salto en un vuelo despegando en una pista corta, y dudó no más de un segundo en decirle al capitán sino le importaba despegar sin flaps, ya que uno diría que le gusta vivir.

Que para elaborar su informe, solamente examinó las evaluaciones del piloto y del copiloto, no de otros, y considera que la aceptación de un individuo que viola prácticas requeridas es una fuerte inferencia sobre la cultura de seguridad.

USO OFICIAL

Que analizó para su dictamen el régimen de vacaciones de LAPA, y vio que Weigel no se tomó muchas vacaciones; y continuó volando.

Dijo que desconocía que en 1997 Piñeyro hubiera hecho un pedido formal para ser reincorporado a la empresa, ni que tuviera algún inconveniente médico que lo inhabilitara como piloto en este país, ni que tuviera algún déficit psiquiátrico o psicológico que lo inhabilitara para volar.

Manifestó que nadie le indicó que opine sobre la culpabilidad de las personas o de las empresas, que no solicitó ni recibió otras opiniones, y que cuando prepara un informe debate sobre la responsabilidad del resultado; y que el término “culpable” que utilizó en la última oración de su informe lo usó como sinónimo de la palabra en inglés “responsable”.

Mencionó que el concepto de TEM ha sido adoptado como una metodología internacional para clasificación de accidentes e incidentes por parte de la OACI e IATA. Que los conocimientos científicos parten de estudios realizados sobre una base comprobable. Que su organización de investigación ha recolectado datos utilizando metodologías operativas en más de 5.000 vuelos; que están en una excelente posición para describir lo que consideran comportamiento observado esperado durante las operaciones normales. Que generalmente, el análisis de accidentes donde el error humano o error de la tripulación ha sido identificado como causa, respalda las mismas conclusiones. Que por consiguiente, está ampliamente aceptado en la aviación y comunidad científica que estas son metodologías y enfoques altamente válidos o estrategias para el entendimiento del desempeño humano. Que la misma metodología se ha extendido a la evaluación de desempeño médico en las salas de operaciones, o en los equipos de entrenamiento. Que son metodologías establecidas que no están cuestionadas en la comunidad científica. Que otros expertos en aviación, como por ejemplo IATA, comparten este enfoque en el análisis de la investigación de accidentes e incidentes.

Manifestó que los comportamientos de las tripulaciones están rodeados de normas y prácticas de la organización, e influenciados por ambientes regulatorios.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Por otro lado, dijo que no recordó haber visto documentación o declaración relativa al caso de la inoperatividad del horizonte stand by en un SAAB 340, más allá de la mencionada por el perito Velasco respecto de la carta documento de Piñeyro. Que su experiencia no le permite un juicio sobre la validez o invalidez de la opinión del comandante Piñeyro respecto de las cuestiones de seguridad o de que LAPA volaba con desperfectos mecánicos.

USO OFICIAL

Acerca de la idoneidad del comandante Weigel, refirió que en su informe consideró los datos relevantes para esta investigación, o sea su desempeño operando jets en el espacio aéreo comercial, ya que estima que la operación militar –experiencia que tenía- es un ambiente diferente y escogió basar su análisis en el desempeño del accidente. Sostuvo que la información de diagnóstico es aquella escrita en los comentarios de las planillas de instrucción y no en las calificaciones. Que las observaciones fueron altamente similares a las de varias líneas aéreas más importantes de EEUU, y el enfoque usual en ese país ha sido que todas las SS, S o cualquier calificación permanezcan consistentes.

Señaló que uno de los pilares de su trabajo fue considerar que el piloto y el copiloto habían tenido sanciones disciplinarias, verificable porque la grabación de lo que hay en el CVR es un registro público certificado, y confía en las autoridades que le dieron la copia de la transcripción de la interacción de la tripulación.

Respecto a su opinión de que Piñeyro es altamente calificado, dijo que la basó en el área de factores humanos, y que es creíble en materia de seguridad.

Adujo que creía que la cultura de una organización fluye desde la dirección hacia abajo en lo que respecta a la enseñanza de los factores; que los errores son comunes y no deberían evitarse utilizándolos como una fuente de castigo; que ahora se ve que las seis generaciones de

CRM consisten de TEM pero se exponen y utilizan como fuentes de información.

Manifestó que pasó muchas horas con el CVR; que en EEUU revisó cada NTSP por 25 años, y publicaron una clasificación de informes de factores que contribuyeron a accidentes. Que en base a su experiencia, pudo observar que varias tripulaciones fueron peores; que es una actividad extremadamente seria como para dejar que el asistente de vuelo vuele la aeronave; que también una vez investigó un accidente de una persona que estaba volando en vuelo de carga mientras fumaba marihuana.

Que su impresión de lo que surge del registro del CVR, es que Weigel luchaba y trataba de saber por qué la alarma de despegue estaba sonando.

Que para su investigación del accidente, la información relevante fue lo que la tripulación hizo desde el momento en el que ingresaron a la aeronave, cuando el CVR comenzó la grabación, hasta que el avión se estrelló.

Agregó que un error humano que determina un accidente es generalmente parte de una cultura organizacional; que el tema crítico no es el error que se produce sino el mal manejo del mismo; el error puede ser manejado y mitigado, puede ser ignorado y no detectado, o, en el pero de los casos, puede ser mal manejado. Que en el caso de LAPA, está muy claro por los comentarios de los capitanes que estaban conscientes de la naturaleza del error, pero el significado no estaba claro; por lo que se puede decir que el primer error fue no ajustar los flaps, y el segundo, y más fatal, fue no responder correctamente a una situación no determinada.

Por otro lado, dijo que una de las cosas que más le impresionó fue que el evaluador hizo recomendaciones muy específicas de mejorar el desempeño de Weigel, y que esas son cosas en el registro público, listas para ser abordadas: debe mejorar el control de cabina y las solicitudes de listas de verificación, por lo que cree que los evaluadores en LAPA fueron observadores excelentes ya que casi cinco años antes del accidente destacaron ciertas cuestiones.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Agregó que si él hubiera sido el jefe de operaciones de vuelo, su reacción inmediata debería haber sido darle a Weigel entrenamiento adicional y dejar reexaminar su desempeño en la siguiente evaluación formal, pero luego de haberle proporcionado entrenamiento en disciplina de lista de verificación.

Que ha visto en organizaciones saludables, pilotos con déficit en evaluaciones que no son disciplinados, pero a los cuales se les proporciona entrenamiento adicional y son reevaluados. Que esta filosofía apoya al piloto pero también a la seguridad, y no hay evidencia que se tomaran medidas para utilizar esta información para mejorar el desempeño de Weigel.

65) Javier Pablo BRUNO

Refirió ser mecánico, que actualmente trabaja en Gol, y que se desempeñó como tal en mantenimiento de línea en LAPA, desde julio de 1998 hasta octubre de 1999, realizando todas las tareas en la misma bajo supervisión de una persona habilitada, ya que recién en el año 2005 obtuvo su acreditación.

Manifestó que al tiempo de ingresar en LAPA, hizo un curso de familiarización con el avión, capacitándose en sus sistemas; que no fue un curso continuo, fueron dos semanas y luego otras dos; y que también realizó un curso de extinción de incendios. Aclaró que por lo general el curso se recibía al ingresar, y no como en su caso.

En cuanto a sus tareas, dijo que recibía el avión, y si tenía novedades, se le hacía una revisada desde afuera, que no hubiera golpes; que si tenía un ítem técnico se tomaba la reparación; que se carga combustible, se miden los fluidos (hidráulico y, de ser necesario, de motor), aclarando que esto se hacía cuando el avión estaba parado una hora, en un tránsito.

En cuanto a la inspección diaria, señaló que en ella se resuelven parte de los problemas que el avión tuvo en la última etapa, por ejemplo, si la cubierta estaba gastada, se cambiaba. Que hay una planilla con el detalle ítem

USO OFICIAL

por ítem de lo que tienen que hacer, y había gente suficiente para poder realizar dichas tareas. Que se realizaba entre las 12 de la noche y las 5 de la mañana, cuando volaba.

Agregó que él no hacía las inspecciones más grandes porque se hacían con otro personal en el hangar.

En cuanto al consumo de aceite en el motor, dijo que depende del avión y del tiempo de los vuelos; aclarando que el mismo manual de mantenimiento indica cuando está dentro de los valores normales; y que lo habitual era poner un cuarto de galón.

Dijo recordar que nunca había tocado al WRZ; que ese avión estaba parqueado frente al hangar cuando él entró a LAPA y estuvo en esa condición no sabe cuánto tiempo, que no se acordaba haberlo visto en tránsito, y que no había otro avión en esa situación.

Manifestó que todas las piezas tienen un número de parte, y si deben quitar una pieza tiene que haber una habilitación, y dicho intercambio de partes va asentado en libros.

Señaló que el día del accidente, estaba de vacaciones.

Por otro lado, dijo que no vio inspectores de Fuerza Aérea que lo observaran. Que en LAPA había 25 personas (lo que considera por su experiencia un muy buen número) y dos inspectores por turno. Explicó cómo se efectuaban los trabajos y describió el manual de mantenimiento; agregó que había dos o tres cajas de herramientas por turno y que el pañol tenía herramientas técnicas.

Aclaró que un turno es de nueve horas y media, y que en ellos había 5 o 6 mecánicos en la misma situación que él, además de jefes de turno, inspectores, team leader, mecánicos con más categoría, intermedios y nuevos. Que quizás faltaban mecánicos medios; y que los nuevos estaban tan bien capacitados como los antiguos. Agregó que de noche asistía un avión, y de día, no excedía de seis o siete aviones; que había 17 series diferentes, y que no sabe cuál era compatible con el WRZ.

Dijo desconocer si el WRZ tuvo desmontajes de piezas, y que de haberlas tenido, tiene que estar asentado; que desconoce el Formulario 337 de

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

la DN, que no sabe si la autoridad de contralor toma conocimiento de las reparaciones que se hacen en los aviones; que el intercambio de partes se hace en todas las empresas y hay un procedimiento para hacerlo.

Por último, explicó el control de la inspección que hacen los brasileros en la empresa donde trabaja ahora, que revisan la habilitación de la gente y de todo, suponiendo que el control en Argentina debe ser similar aunque él no lo haya visto.

66) Eduardo Mario TUÑEZ

Dijo que actualmente es Subdirector de la Escuela de Aviación Militar en Córdoba.

Refirió que fue convocado por el Jefe del Departamento de Habilitaciones a mediados de 1998 como inspector de líneas aéreas (tenía en ese momento entre 600 y 700 horas de vuelo en B 757 y había sido habilitado como comandante de B 757 por la Boeing por su experiencia previa); que en ese momento volaba como adscripto en Presidencia de la Nación, y como LAPA estaba volando B 757 y 767 lo designaron para ello.

Señaló que a los inspectores se les daba un curso teórico de dos semanas, que quien estaba a cargo era Peterson, y se comenzaron a hacer pruebas prácticas; que si bien no había examen, fueron a San Fernando y a Aeroparque.

Manifestó que inspeccionaba B 757, B 767 (que tienen una breve diferencia en cuanto a combustible), B 737-700 (que es de filosofía de operación similar), y eventualmente B737-200. Dijo que de este último en particular no hizo curso, que le facilitaron un manual de vuelo de este avión, cuya filosofía de operación es similar, y lo que cambia es la tecnología.

En cuanto al procedimiento de inspección de un piloto, manifestó que tenían una planilla estandarizada de inspección y cuando era convocado para una inspección para piloto o copiloto por considerar la empresa que a quien presenta reúne las condiciones para ello (teniendo las

USO OFICIAL

habilitaciones y horas requeridas), se trasladaba a tomar inspección en el simulador, previo tomar contacto con el instructor y tener una charla de referencia de los pilotos, en la cual se veían las planillas de calificación del instructor y cómo habían evolucionado las de ese turno de simulador.

Agregó que en el briefing se constataban las habilitaciones y las certificaciones para lo que iba a rendir y posteriormente se definía un perfil de vuelo, de cómo iba a hacer el vuelo; que en el formulario aludido están los ítems (las maniobras y las fallas) que se eligen para hacer, pero en general se terminan tomando prácticamente todos; que le podían decir por ejemplo que era un despegue pesado, pero lo que no le decían era en qué momento se iban a plantear las emergencias. Que cuando hace las maniobras que están previstas con las dificultades, en su caso iba tomando notas de lo que veía y lo pasaba en limpio a las planillas, y esto le servía para el debriefing. Que una vez reprobó a un piloto que cree era de Dinar, que la empresa no lo habilitó como piloto –no puede hacerlo si no aprobó- y volaba como copiloto; agregando que desconoce cuántas oportunidades le puede dar la empresa para que se presente a rendir, y que no es común que la empresa presente a alguien que no esté en condiciones.

Manifestó que son diferentes las evaluaciones para piloto y copiloto, para el primero son más complejas, se tiene en cuenta la idoneidad, experiencia y cómo puede resolver la operación de la aeronave con total seguridad, su personalidad, temperamento, cómo asume situaciones de crisis; la del copiloto son para asistir y estar en condiciones por si tiene que hacerse cargo de la aeronave.

Dijo que las planillas (con las observaciones que no son de fondo sino de forma) las entregaba en habilitaciones, y en la parte superior se ponía si era examen para piloto o para copiloto.

Agregó que luego de aprobado el simulador, no más allá de una semana más tarde, se tomaba la inspección en vuelo (examen en el avión), en la cual las maniobras eran más limitadas, y se hacía una evaluación. Que no era su función chequear los legajos, ni que cumplieran con el Decreto 671.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Señaló que él no hizo inspecciones de rampa ni de operaciones; que sólo fue convocado en una oportunidad y asistió en una inspección de evacuación de un B 757, que cree que fue dirigida por Peterson, y estaban distribuidos los inspectores en diferentes roles para controlar a todos. También refirió que había otros inspectores para inspeccionar escuelas de vuelo, empresas, etc.; que él hizo inspecciones en varias líneas aéreas, no sólo en LAPA.

Por otro lado, dijo que en el simulador se practicaba el sonido de la alarma de configuración; y que es automático o reflejo condicionado, pero cuando suena la alarma de configuración uno instintivamente vuelve atrás el control para verificar y no debe continuar el despegue.

67) Cristian Esteban TESIO

Manifestó que ingresó en LAPA en febrero de 1997 y estuvo hasta su quiebra, desempeñándose como técnico en comunicaciones aeronáuticas, haciendo trabajos de electricidad, radiocomunicaciones y electrónica en las aeronaves; agregando que tenía habilitación MERA, y que ahora trabaja en LAN.

Dijo que su trabajo consistía en cerrar las novedades de los RTV de cabina, y hacer inspecciones del avión, periódicas, diarias, y en tránsito; cumplía funciones radioeléctricas y colaboraba con los mecánicos; que para ello hizo cursos de rampa y tránsito de B 737-200, que están incluidos en el manual de mantenimiento.

Señaló que la Gerencia de Mantenimiento estaba compuesta por jefes de turno (uno por turno –eran 5 turnos-), team leaders y mecánicos. Que los turnos dependían de los horarios, y había alrededor de 20 empleados por turno; dentro de cada uno había un jefe, un team leader, mecánicos y también los inspectores de la gerencia de control de calidad. Señaló que a su entender, daban abasto para cubrir la necesidad de la flota.

USO OFICIAL

Agregó que la inspección diaria se hacía a la noche todos los días, y la podían hacer alguno de estos 5 turnos o el turno del hangar.

Refirió que en las inspecciones, él verificaba los swichs, estáticas, antenas, todas las cosas que están previstas en una planilla. Que la inspección en tránsito era más reducida, demoraba entre media hora y cuarenta minutos, se chequeaba el aceite, los neumáticos, estáticas, y en ellas él colaboraba dentro de su especialidad, esta inspección demoraba media hora.

Que el día del accidente, él entró a trabajar en el turno a las 14 horas. Cuando llegó el avión WRZ a las 5 de la tarde, lo hizo con una novedad, y le cambió un módulo de radioaltímetro. Que después hubo gente que trabajó junto con él en la inspección de tránsito, entre los que estaban Otero, Juan Pablo González, Daniel Meyer –team leader- y Claudio Romero.

Indicó que en el despacho estuvieron Otero y Juan Pablo González, y colaboró unos minutos antes de la salida; que él dio el libre de motores (se fijó que no hubiera obstáculos en el motor) con el sistema de intercomunicador; después le mostraron los pines para que esté seguro que el tren esté listo para salir; que fue una operación normal, y no recordó si le agregaron aceite.

Que luego de unos 20 minutos, se fueron a su lugar de descanso y ahí un compañero -Gastón- le dijo que el avión se había estrellado, entonces salieron y quisieron ir al lugar, pero no podían pasar; que algunos pudieron ir, entre ellos Claudio Romero, quien pudo sacar algunos cuerpos del avión, pero no comentó nada acerca de la tripulación.

En cuanto a sus compañeros, dijo que González tenía su especialidad y siempre trabajaban juntos porque él hacía poquito que había entrado; que Otero era mecánico de mantenimiento; Meyer estaba cerca del avión en la camioneta que tenía, y lo vio siempre adentro de la misma.

Agregó que seguramente revisó ese avión en otras oportunidades, pero no lo recuerda. Que el WRZ estuvo parado en el hangar cerca de un año, y cree que era porque debía hacerse la inspección C, que no sabe por qué no se cumplió con la misma durante ese tiempo, y se le hizo recién dos meses antes de volar.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Al serle leída la parte final de su declaración obrante a fs. 1351 respecto a si se trabajó en turbinas y aceite y que allí dijo que se le había agregado un cuarto de galón de aceite por motor, dijo que creía que había sido así, no recordando si se le hicieron trabajos en la turbina.

En cuanto a las inspecciones de Fuerza Aérea, refirió que sabía que venían a inspeccionar el pañol, pero a él no le tocó estar en ellas.

Dijo que en LAN siempre tiene una persona que lo supervisa y ve cómo hace su trabajo.

Señaló que no se hizo un chequeo de alarmas del WRZ porque no se pide en la inspección de tránsito, y para el B 737-200 no se requiere.

Manifestó que los manuales que estudiaba en los cursos estaban en inglés y él adquirió conocimiento de ese idioma en los mismos, no habiéndose enterado que hubiera personas que tuvieran problemas con el idioma. Agregó que en LAN, donde está ahora, los manuales están en inglés, que es un inglés técnico característico de la especialidad, y eso es normal.

Indicó que el idioma que utilizan para cerrar el RTV es el castellano; que cada uno a su criterio cierra la novedad informando cómo había trabajado sobre la misma, y que nunca tuvo cuestionamientos de los comandantes en relación a cómo lo escribía. Que es un tema técnico, que se utilizan genéricos, que no deberían dar lugar a confusión.

Al serle exhibido el RTV 31854 del 31/8/99 del WRZ, comentó que el sello se lo da el representante técnico de la empresa y lo habilita dentro de sus responsabilidades, que allí dice que se cambió el equipo y están los números de parte; que la unidad que se puso (el radioaltímetro) estaba habilitada por un taller, no recordando si era nueva. Por otro lado, no vio que hayan trabajado dentro de los flaps, ni está registrado. Que si se cambian las lámparas de emergencia, tienen que asentarse en el RTV. Dijo no recordar si los RTV se incorporaban a archivos informáticos, lo que en la actualidad sí se hace, y desconoce si los RTV debían llegar al PREVAC. Agregó que “noted” significa que hay una nota respecto de esa novedad, que nunca vio que pongan

USO OFICIAL

esa palabra en el RTV, y que él no acostumbraba usarla. También que desconoce por qué usaron el término “work in system” (se está trabajando o se trabaja en el sistema).

Agregó que parece que el comandante ese día no estaba con ánimo y se molestó con la carpeta del libro técnico y le dijeron que la tiró para atrás, fuera de la cabina, y que esto se lo comentó Norberto Otero.

Que supone que habrán llamado gente para hacer horas extras, que él puede haberlas hecho, que se pedía colaboración de gente por necesidad personal de poder cobrar más dinero y se sentía con la obligación moral de colaborar con la empresa, siempre respetando las 12 horas de descanso.

Indicó que cuando habló con el comandante por el intercomunicador para dar el ok de motores, no sabe si su licencia lo habilitaba para hacerlo, si bien la empresa le dio el curso para eso, desconociendo si Juan Pablo González estaba habilitado para dicha función.

Comentó que sabe que Otero y González escribieron planillas en la turbina, que la utilizaron como escritorio, por comentarios de ellos mismos, y hubo dudas luego del accidente con respecto a este hecho, porque vieron que habían olvidado algo dentro del motor .

Agregó que cuando hacen el trabajo de inspección de tránsito, no tienen comunicación con alguien que no esté en el avión, que por la frecuencia del avión, sólo pueden comunicarse con operaciones o con la torre, aclarando que si tuviera un celular, podría pasar que éste se utilice para hablar con alguien.

En cuanto a su diálogo con el comandante previo a la salida del vuelo siniestrado, dijo que nada le llamó la atención, que fue una operación normal, algo técnico que se hace lo más breve posible. Señaló que el Comandante pregunta si puede dar el libre de los motores y él dice que está todo listo para poner en marcha: le dice libre motor 1, entonces el comandante lo pone en marcha y luego sucede lo mismo con el motor 2. Agregó que para dar el libre, hay que mirar la entrada de motor para que no haya nada que

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

obstaculice, es algo visual y simple, que cree que no se necesita habilitación para eso.

Respecto al cambio del radioaltímetro del WRZ que efectuara, dijo que trabajó en la bodega 41, se sacó una tapa y se cambió el parte. Que en ese lugar hay otros equipos también, por ejemplo de piloto automático, que no hay ningún módulo relacionado con los flaps; que sí hay un módulo de flaps que indica lo de los relojes, que está cerca pero en otro estante.

Por otra parte, manifestó que no recordaba haber visto gente de DNA en LAPA, y que la misma depende de la Fuerza Aérea. Que desconoce la función del idóneo, pero que cree que el es que está habilitado.

Al serle exhibidos los RTV 31852 y 31853, aclaró que fueron consecutivos en el libro, que vienen así numerados para seguir el orden y cuando se termina, se cambia el libro.

Señaló que si el RTV está firmado por mantenimiento, para un comandante significa que el avión está habilitado para volar. Que el mismo lo firmaba el mecánico que está a cargo del avión. En cuanto al RTC, dijo que también lo firmaba el personal de mantenimiento, no recordando si intervenía el comandante. Respecto al chequeo de luces de emergencia de piso, dijo que está incluido en el chequeo diario. Que una novedad podía reiterarse, ya que podía levantarse y que volviera a suceder.

Aclaró que el radioaltímetro indica la altura del piso hasta los 2.500 pies, que es la altura entre el avión y la tierra, tiene utilidad en el despegue hasta los 2.500 pies, y en realidad indica cuando se despegó del piso.

68) Leandro Javier MANICHIO

Manifestó que trabajó en LAPA desde enero de 1998 hasta el 2003; que ahora es supervisor en LAN, y tiene habilitación C de mecánico de mantenimiento, que la obtuvo en el 2002. Que en LAPA, estuvo bajo supervisión hasta que obtuvo la licencia después del 2000, que era mecánico de mantenimiento de línea, donde se despachan los aviones.

Señaló que en cada turno había un Jefe de turno, un supervisor, un inspector y mecánicos, que estaban divididos en grupos y ellos eran “ECO”, eran 14 o 15 personas aproximadamente, y el horario de 14 a 21 horas. . Que el jefe era Dallagiovana, el supervisor era Daniel Meyer (que lo hacía desde la camioneta), y los demás eran Tesio, Juan Pablo González (que estaba bajo supervisión del anterior), Otero, Romero, Panunzio, Centurión (el día del siniestro había faltado) y Gastón López. Que dicho grupo no intervino en el WRZ, ni hizo ningún trabajo en ese avión.

Refirió que 31/8/99, un compañero entró al módulo y dijo que había ocurrido un accidente; que Dellagiovana –que es un tipo que sabe mucho- y Mallet fueron a ver, y el jefe de turno le dijo que el sinfín de flaps estaba totalmente arriba, que esto se lo dijeron ellos dos, como también que se queden tranquilos, ya que ahí había un indicio que los de mantenimiento no tenían nada que ver, que estaba clarísimo que no había problemas mecánicos cuando Domingo vio que no se pusieron los flaps. Que comentaron que Weigel era variable. Que luego estuvieron ayudando; que sabe que Claudio Romero llegó al avión y sacó gente, que trató de levantar a la comisario, y no dijo nada del piloto y del copiloto. Que cuando le hicieron la inspección de tránsito, estaba todo normal.

En cuanto a la cantidad de gente que formaba el grupo, dijo que había trabajado, pero que estaba bien, quizás estaba justa.

Añadió que realizaba la inspección diaria cuando le tocaba el turno de noche; que era el mismo grupo, les llevaba una hora cuarenta o dos sin novedad; que en ese momento tenían 12 aviones, e iban de un avión a otro. Dijo que el team leader tenía que estar en los aviones que tenían novedad, y en los otros estaban el inspector y los mecánicos con sello (que eran 6 ó 7), y confiaba en ellos. Indicó que la inspección A, se hace cada 15 días más o menos.

Señaló que hizo los cursos del avión B 737-200.

Por otro lado, manifestó que había herramientas y elementos, pero no en abundancia, que quizás en ese momento la expansión fue tal que los sobrepasó y había cosas que faltaban y trataban de hacer su trabajo con

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

total conciencia,, que a veces había cosas que no se podían hacer y se alquilaban a Aerolíneas Argentinas, y si había algo que no podían hacer lo reportaban al jefe y éste al gerente.

Refirió que el WRZ estuvo parado cinco o seis meses y estaban viendo si se podía hacer la inspección, que se le sacaban piezas mientras estuvo en ese estado cuando se necesitaban (aduciendo que el canibalismo es práctica habitual en las empresas), pero todo quedaba asentado. Que tiene que coincidir el modelo y el número de parte para cambiarlo, se prueba con testeo y primero verificaban que no hubiera en el pañol. Que cree que no interviene la DNA para el intercambio de partes, y no sabe qué es el formulario de 337. Que seguramente debe haber trabajado en el avión siniestrado en algún momento. Agregó que no era normal que esté parado, pero que no sabía por qué no le hicieron el chequeo, suponiendo que quizás no había plata para hacerlo. Cuando se lo hicieron, estuvo un mes y medio o dos en Brasil.

En cuanto a los chequeos o prueba de la alarma de configuración, señaló que los hacía la gente del hangar.

Señaló que no conocía a Weigel ni escuchó comentario de él, salvo el día del accidente, en que uno de los chicos que despacharon el vuelo (Otero) le comentó que el comandante le tiró el libro, entonces Mingo llamó a operaciones y averiguó que eran Weigel y Etcheverry.

Al serle leída su declaración obrante a fs. 1344, en donde dice que Weigel se dirigió en dos o tres oportunidades en forma rara, ahora dijo que sí, que puede ser que un día lo trataba bien y otro mal.

Agregó que no recuerda haber visto que la Fuerza Aérea lo inspeccione.

En cuanto a las luces de emergencia, señaló que tienen mucha importancia y eso se tiene que poner en el RTV, como también lo de la carga de combustible, y todo el trabajo de RTV iba a la gerencia de planeamiento.

Manifestó que alguna vez debe haber cambiado un sinfín de flaps, no recordando de qué avión. Indicó que hay un mecanismo eléctrico y

USO OFICIAL

uno hidráulico para poner los flaps, y refirió que no sabía si el chequeo de los mismos se hacía en la inspección B o en la C.

En cuanto a Sergio Dota, dijo que era un jefe de turno, y que no recordaba si estaba en Aeroparque.

Reiteró que en LAPA siempre se trabajó con conciencia aunque quizás no tenían infraestructura en abundancia; agregando que los aviones que se tenían que quedar en el piso se quedaban.

Señaló que el WSH podía ser el avión hermano del WRZ, ya que los dos tenían portón de carga delantera, y número de serie correlativo, e indicó que dicho avión no tuvo problemas de flaps.

Manifestó que era factible que se reiterara una novedad ya levantada.

69) Omar Miguel José GUARINI

Dijo que trabajó en el INMAE como psiquiatra, y cumplía sus funciones casi todas las mañanas (de 7 a 12 ó 13 hs.), de lunes a viernes; recordando al serle leída su declaración anterior que lo hizo desde 1991 hasta 1999.

En cuanto a su trabajo, refirió que el postulante a ingresar pasaba por psicología, y luego a psiquiatría, donde luego de un corto interrogatorio se lo aprobaba o se le pedía un complementario; que esto sucedía cuando el test o interrogatorio era defectuoso o había una pista que indicaba presumiblemente que había un trastorno; que existían estos casos.

Que se les hacía el test de Bender (copiar los dibujitos – casa, árbol, hombre- y descartar organicidad), y por lo menos otros dos, y por lo general eran siempre los mismos, para todos los postulantes y para todas las empresas, y esa fue la metodología del INMAE mientras él estuvo allí. Que analizaban muchísimos por día –podía ser una brigada de 80 pilotos más el público en general-.

Manifestó que no se analizaban los antecedentes de la persona, que era circunstancial, se veía lo del momento, y si estaba todo bien, obtenía su apto.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Agregó que por turno podía haber hasta dos psiquiatras, y cinco psicólogos aproximadamente.

Al serle exhibido el legajo del INMAE de Weigel, respecto a la fs. 2, dijo que él nunca completaba ese tipo de planillas, y que el apto lo firmaba en un protocolo. Agregó que no sabía lo que significaba la “N”, y reconoció su firma en la fs. 6, 22, 30 y 36. En cuanto a las fs. 31 y 32, refirió que son los exámenes psicológicos habituales, que son como piedras de un edificio que se llama personalidad. Manifestó que la impulsividad parecía normal, ya que para que fuera anormal tendría que haber un foco que copara las demás áreas, en el caso de que fuera muy impulsivo o muy histérico. En cuanto a la angustia, que no es una enfermedad sino un síntoma, dijo que la tenemos todos, que es un integrante de la personalidad humana como la glucemia, pero hay que controlar si es muy alta.

Dijo desconocer si había alguna disposición que regule el trabajo en el INMAE, y que jamás le dieron la normativa de la RAG 24, que no recibió instrucción cuando ingresó. Al serle leída la regla Nro. 21 de la RAG 24, dijo que la constitución desarmónica podría deberse a los biotipos de un individuo que nace con una falla orgánica, y que como está expresado, se refiere a algo físico.

Respecto a la entrevista que tenía con los pilotos luego de los test, refirió que se basaba en la percepción que tenía en ese momento, y que el interrogatorio era definitivo, y que era suficiente para efectuar un diagnóstico de aptitud.

Señaló que el objeto del examen psicofísico era calificar la aptitud del postulante, en relación con el traslado del aparato y las vidas humanas e indudablemente estaba relacionado con la seguridad de vuelo.

Agregó que con el otro psiquiatra hablaba permanentemente, que el interrogatorio del INMAE estaba asociado a la vocación de volar, y él había hincapié en por qué quería volar el postulante;

USO OFICIAL

que la respuesta era muy personal, ya que hay gente que vuela para demostrar su destreza o bien por la vocación.

Consideró posible que pudieran aprender las respuesta de los test porque siempre eran los mismos (excepto en el caso de los pilotos de combate), y que eso podría evitarse si eso quedara a cargo de los técnicos en psicología proyectiva, con otro tipo de test.

Señaló que lo que surge a fs. 31 del legajo de Weigel en cuanto a “impulsividad, fallas en las defensas, rasgos histéricos@ son todos integrantes de la personalidad, y que no son un alerta por la situación de la persona, que no reflejan una personalidad maníaco-depresiva.

Indicó que Leitman Patt estaba a cargo de un gabinete en el INMAE, relacionado con temas psiquiátricos o psicológicos, en los últimos años.

Manifestó que creía que en algunos casos, lo que hacían podía prevenir situaciones de stress medianamente, pero en otros casos podría ser insuficiente. Que los casos más habituales relacionados con personas a las que no se les daba el apto, eran síndromes que se acercaban a la oligofrenia, o algún síndrome psiquiátrico establecido o clásico, pre-esquizofrénico o maníaco-depresivo, y que todo esto es complicado de determinar por parte de un lego.

En cuanto a las fichas de examen de perfil psicofisiológico, dijo que no las manejaba él, sino que era la clasificación de los técnicos, del Jefe de Gabinete o del Director del INMAE, y no tenían que ver con la psiquiatría.

Respecto al organigrama del Instituto, dijo que debajo de la Dirección estaba el jefe de gabinete del hospital, los departamentos de clínica médica, de ojos, de psiquiatría, que no había jefe de psiquiatría.

Señaló que creía que el INMAE se ocupaba de ahondar e interrumpir la carrera del piloto; que el seguimiento de los pilotos de combate era más activo, más exigente.

70) *Marcela Alejandra GOMEZ KODELA*

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Refirió que conoce a Lentino porque fue director del INMAE, cuando ella trabajaba en el gabinete de psicología; agregando que ahora es docente del INMAE y trabaja en forma particular.

Dijo que su trabajo diario era de 7 a 11 hs., que abrían el gabinete y colocaban las tarjetas de Bender para evaluarlos; se tomaban dos pruebas, el Bender y alguna otra prueba; que el Bender se tomaba siempre Bes el de las figuras geométricas- y eventualmente alguna otra prueba como el gráfico, el HPT, desiderativo o frases incompletas.

Señaló que en el examen anual, se hacía el Bender y el desiderativo B para defensas psicológicas frente a una situación de muerte-, si no pudiera ser persona, etc. y preguntas negativas; que esto determina angustias y defensas frente a situaciones críticas, fallas en algunas defensas, situaciones de ansiedad; que es una versión autoadministrada, que pierde riqueza porque en su naturaleza es oral, y el formulario impreso era siempre el mismo. Indicó que el examen semestral sólo consistía en una entrevista psiquiátrica.

Agregó que en los test se tomaba nota de los indicadores más destacados, y esos indicadores se abrochaban a ambas pruebas y se pasaban al psiquiatra, que hacía la evaluación en una entrevista. Que si algunos de los indicadores tenían que ser profundizados, ponían la leyenda “ver entrevista” , y si pedía ser más grave, se ponía TO (test observado), anoticiando al psiquiatra para que profundice.

Refirió que eran cuatro psicólogos y dos psiquiatras, y atendían a unas 50 personas por día.

Que cuando ingresó al INMAE, el Jefe de servicio la instruyó acerca de lo que tenía que hacer en el gabinete, de las licencias, y el tipo de pruebas que tenía que tomar.

Se le exhibió la fs. 12 del legajo de Weigel, y explicó que “coartación” no significa que esté inhibido sino que las figuras son un poco más pequeñas que las originales; que “impulsividad” es un rasgo porque figura

USO OFICIAL

en las curvas que el sujeto se salió de la hoja pero no es anormalidad, muestran el control de impulsividad, no es un indicador que esté marcado; y “rasgos obsesivos”, denotan una metodología de trabajo detallada, es meticulado, con cierto orden y esa era la característica global de su conducta; que no hay rastros de indicadores neurológicos, aclarando que el Bender indica lesiones cerebrales.

Refirió que ellos no ponían números en el FALCON; que la F significa físico, la A audiometría, la C no recuerda, la O oftalmología y la N neuropsiquiatría, que es la que el psiquiatra completa luego de que le pasan los test. Que los índices numéricos dependen de una escala numérica que dará cuenta de los indicadores, y no sabe de dónde surge.

Al serle exhibida la fs. 31 del Legajo de Weigel, dijo que le llama la atención el circuito de fallas en la tarea, y que sólo en este test se bloquean o contestan rígidamente; que corresponde a la prueba del año 1995, que no lo hizo ella, dijo que no hay indicadores patológicos, y que hay ciertas características del sujeto –impulsividad y coartación- que se mantuvieron estables ese año y en la de 1998, que sí hizo ella, lo que muestra la confiabilidad de las pruebas. Señaló que cualquier sujeto en una prueba puede inhibirse; que una angustia puede no repetirse, y para que sea síntoma tiene que ser repetitivo y disfuncional, agregando que esta prueba siempre trae angustia. Que a veces tienen ansiedad y es situacional, por ejemplo que hayan venido apurados.

Respecto a los indicadores que surgen de fs. 38 de dicho legajo (omnipotencia, narcisismo, maníaco, negación de angustia de muerte), dijo que un indicador se puede repetir muchas veces, y no por eso ser un síntoma; que requeriría una evaluación de entrevista para ver con qué comportamientos se relaciona; que si había algún indicador importante ellos podían ver el legajo del sujeto y de constatarse pedir exámenes fuera del INMAE, pruebas complementarias u otra entrevista para determinar la situación del sujeto y ver su aptitud, suponiendo que si esos exámenes se hicieron tendrían que estar en el legajo, ya que vio casos así.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Manifestó que la prueba está dentro de los parámetros normales; que la impulsividad es normal porque copia dentro de los parámetros. Que en general siempre se pone un comentario en los test, ya que si lo hiciera perfecto sería obsesivo.

Señaló que su trabajo tiene que ver con la seguridad de vuelo y que es mejor que en otros países donde no se toman test psicológicos; que en USA consiste sólo en la entrevista.

Dijo que no recordaba que hubiera jefe de psiquiatría; que Leitman Patt trabajaba en docencia con CRM, dictaba cursos para personal aeronavegante y lo veían asiduamente. Que fue él quien la recibió en el Instituto. Que hacía entrevistas psiquiátricas en función de la ausencia de alguien.

En cuanto a la medición del perfil del piloto, dijo que lo miden las empresas, que en el INMAE lo ven un día, pero en la empresa el médico de línea y Recursos Humanos lo ven como para detectar un indicador, por la experiencia cotidiana.

Que ella no puede determinar si era inepto para el vuelo, que la calificación de aptitud la hace el psiquiatra.

71) Marcelo Juan DÍAZ

Manifestó que ingresó al INMAE en 1994, desempeñándose como Auxiliar en el Gabinete de psicología; que realizaba tareas de Secretario del Jefe de Gabinete –que era Zoppi- en lo que respecta a estudios psicológicos; supervisaba que se hicieran los estudios, que no hubiera confusión en los datos de los postulantes, solucionaba problemas de demoras y hacía el primer repaso del psicofísico; que en algunas ocasiones el Jefe lo autorizaba a firmar los aptos.

En cuanto al FALCON, que se utiliza como hoja de ruta, dijo que la N, corresponde a neuropsiquiatría, y que en ella las calificaciones no son determinantes para el examen. Que no sabe de dónde surgen los índices

USO OFICIAL

numéricos, pero sí que si se ponía en rojo significaba inepto. Que la aptitud la da el psiquiatra, y que debe haber habido casos en que no aprobaron el psicológico o psiquiátrico.

En cuanto al Instituto, dijo que está compuesto por distintos departamentos, una jefatura de gabinete que tiene una o dos auxiliares, un jefe de departamento de aptitud y el Director del Instituto, señalando que el apto lo otorgaba el jefe de gabinete o de departamento en su defecto. Aclaró que la aptitud o ineptitud es para el vuelo, para desempeñar sus tareas.

Respecto a Leitman Patt, dijo recordarlo, si bien no tuvo relación directa con él, ni trabajó de manera conjunta con él.

Por último, refirió que atendían entre 100 y 120 personas por día y a veces se trabajaba hasta la 1, 2 o 3 de la tarde.

72) Mónica Patricia ANTONIO

Dijo que trabajó en el INMAE desde 1994 hasta 1996 como auxiliar de psicología, y veía las pruebas que se realizaban; que se hacía el test psicomotor, de Bender –que son siempre los mismos-, otros test proyectivos, y algún otro: Rorschach, desiderativo, HTP.

Al serle exhibidas las fs. 30/32 del Legajo de Weigel, indicó que “impulsividad” tiene que ver con un rasgo de acción; “coartación” con la forma de relacionarse con las personas, “fallas en las defensas al comienzo de las tareas”, que quizás haya preguntado cómo realizar la tarea y le volvieron a repetir la consigna. Aclaró que no sabe si era siempre el mismo test, y se le mostró otro examen igual. Dijo que el psiquiatra profundiza sobre el índice que marca.

También señaló que “rasgos histéricos” puede hablar de gustos sin dar detalles, hablar de algo agradable o novedoso, porque es llamativo; “angustia”, algo desagradable sobre la última respuesta, y que son indicadores que ayudan al psiquiatra a profundizar, ya que hace una lectura del análisis y va a ampliar los aspectos que se marcaron en la prueba.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

En cuanto a los rasgos que aparecen, dijo que son esperables en esa profesión, pero que el tema de las fallas de defensa, habría que ver; por ejemplo bloquearse ante una situación de extrema tensión.

Manifestó que el jefe de servicio (López Santiso) le indicaba qué pruebas administrar según la licencias.

Refirió que ella ingresó en la Fuerza Aérea en Villa Reynolds, porque presentó un proyecto que interesó, que estaba relacionado con soldados, y por eso la convocaron en el Escuadrón de la Quinta Brigada Aérea en San Luis, cuando a su esposo le dieron el pase como personal militar.

Dijo que al INMAE concurrían alrededor de 70 u 80 personas por día, y trabajaban seis psicólogos aproximadamente.

Señaló que en el Departamento de docencia se dictan cursos y a alguno de esos cursos ha concurrido, pero por una cuestión de elección; que eran acerca de factores humanos y los dictaba el Dr. Leitman Patt (Vicecomodoro que estaba en el departamento de investigación) y otro que no recuerda..

En cuanto a la diferencia entre Psicodiagnóstico y Evaluación psicotécnica, dijo que el primero se hace en consultorio, donde el paciente concurre todos los días, por un problema determinado; y el segundo es de aptitud, y se evalúa ese día en particular si reúne las características psíquicas para desarrollar adecuadamente la profesión que realiza.

Por último, señaló que la N en la sigla FALCON es neurológico, y que los psicólogos llenan sólo el test psicológico.

73) Hugo Oscar ZOPPI

Refirió que tiene tres especialidades como médico: legista, del trabajo y aeronáutico, y estuvo como Director del INMAE desde el año 2000 hasta el 2002, y previo a ello se desempeñó en el mismo como Jefe de Gabinete; que su función como tal era calificar al personal militar y civil que

solicitaba una licencia de índole aeronáutica, y abarcaba hasta el de mecánico de mantenimiento de aeronave. Que se calificaba como apto o inepto, o ineptitud temporaria o apto con recomendaciones.

Que en el Instituto había un jefe de psiquiatría, un solo psiquiatra y un gabinete de psicología con un jefe de área y auxiliares.

Al serle exhibida la fs. 2 del Legajo de Weigel, indicó que los números de la FALCON no significan una calificación final sino que es una especie de código interno para facilitar la calificación final; que cada letra tiene un significado; que los números 3 al 5 se colocaban en rojo para detectar la anomalía en el examen; que las calificaciones se hacían con el legajo en la mano y se constataba si lo que advertían era una novedad o era algo que traía de años anteriores y esto lo definía para la aptitud.

Indicó que N en FALCON es neuropsiquiatría y calificación 2 es aceptable.; que no había ningún procedimiento escrito para justificar esta puntuación, y que fue un acuerdo interno impuesta por el INMAE. Que también se regían por la RAG 24, y que en ella no se indica nada psíquico. Al serle exhibida la fs. 83 de la RAG 24, dijo que corresponden a eso.

Señaló que si bien para piloto TLA corresponden todos 1 como calificación, que Weigel en la N tuviera un 2 no lo inhabilita para su aptitud dada la experiencia del piloto; que es una pequeña deficiencia que la suplanta la experiencia y se podía permitir realizar diferentes actividades.

Manifestó que el objeto del reconocimiento psicofisiológico era determinar la aptitud que integra la capacidad operativa aeronáutica; que recibían en el INMAE entre 70 y 100 personas por día, y los pilotos comerciales eran ubicados en un sector aparte.

74) Graciela Adriana ZURACE

Manifestó que trabaja en el INMAE desde 1979.

Al serle exhibidas las fs. 1 y 2 del Legajo de Weigel, mencionó que los parámetros allí escritos “rigidez, impulsividad y rasgos obsesivos”, están dentro del parámetro normal, y se señalan a los efectos de

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

que el psiquiatra profundice sobre ellos, que son meramente descriptivos y de ninguna manera expresan anormalidad.

Refirió que cuando atendía a los postulantes, no tenía el legajo de los mismos en su poder, el cual sólo era pedido si aparecían indicadores llamativos. Que la valoración que se hace respecto del sujeto, es al momento del examen, y ésta puede variar al día siguiente.

Indicó que el gabinete estaba integrado por cinco psicólogos, y atendían como mínimo a 50 personas por día.

Por último, dijo que el apto final lo daba el psiquiatra.

75) Luis Cayetano GUGLIOTTA

Manifestó que trabajó en el INMAE hasta 1998, y allí coordinaba el trabajo de los gabinetes del INMAE, y formaba parte del comité de aptitud y dispensa, que fue creado en 1984 como una instancia en la que el piloto puede discutir su problemática.

En cuanto al área psicológica en el año 1998, dijo que había 5 o 6 psicólogos y un psiquiatra, y funcionaba de 7 a 14 hs.; que en promedio iban entre 80 y 90 personas diarias.

Señaló que los psicólogos evaluaban los test de los causantes y ponían sus indicaciones atrás, que eran vistas por el psiquiatra. Que usaban los test de Bender, de las figuras; que eran siempre los mismos, y en los últimos tiempos, un poco por su idea, se quería cambiar; que quería agregar cosas para hacerlo mejor, agregar elementos, pero no se llegaron a implementar las inquietudes por trámites burocráticos.

Aclaró que no tenía intervención si había conflicto en psiquiatría porque estaba el jefe de gabinete; que los casos problemáticos se presentaban al comité y los presentaba cada área.

Dijo que él dependía del Director del INMAE.

USO OFICIAL

Respecto a los exámenes para piloto comercial de 10 y TLA, dijo que eran semestrales; que se hacía todo exactamente como si fueran anuales, que no había diferencia con los mismos.

Le fueron exhibidas las planillas del Legajo de Weigel del INMAE, en sus fs. 6, 17, 26, 22, 30, 39 y 54. Respecto al FALCON, señaló que es una ayuda que instauró como disposición interna dentro del Instituto el Comodoro Iúdica, que había sido Jefe del Departamento de Aptitud, en 1994 ó 1995; que hizo colocar ese cuadro, en que cada una de las letras es cada área, y que establecía un sistema de puntuación, en que 1 significa que no tiene nada (apto A), y 2 que tiene algo mínimo pero que no influye en su actividad, y 4 es inepto. Que el FALCON era un ayuda memoria para el calificador, pero no iba más allá de eso. Que las puntuaciones las completaba el que estaba a cargo de cada área; la N la llenaba el psiquiatra que intervino.

Al serle exhibido el RAG 24 (fs. 83), señaló que es un poco parecido a FALCON, pero tiene otra disposición.

Explicó que el neurólogo intervenía a requerimiento del psiquiatra, por ejemplo si en la entrevista veía temblor, solicitaba al neurólogo su evaluación, pero sino no lo hacía. Que el objetivo de los exámenes era determinar la aptitud. Señaló que en psiquiatría, las colas eran impresionantes, que todos estaban por el mismo objetivo de aptitud, y la entrevista duraba muy poco tiempo, manifestando que en medicina en ningún lado se cumple como se tiene que cumplir, en cuanto al tiempo, que nunca es suficiente el tiempo en medicina para la relación médico-paciente, y todo depende del ojo clínico.

Indicó que esto se debe a que un paciente o causante no expresa todo de golpe, y con el correr de los minutos el individuo empieza a decir cosas que antes no dijo, y depende de la muñeca de cada médico.

Refirió que el psiquiatra, si tenía dudas en alguna área, iba adelante, donde estaba su legajo; que la calificación podía suspenderse y pedir otros exámenes.

Señaló que en el INMAE los profesionales eran demasiado buenos, que tenían preocupación por los pilotos y la seguridad aérea.

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

Que siempre le decía a las empresas –y se peleaba con ellas por eso- que no podían ver al médico como médico laboral. Que fue médico del grupo aéreo de los grupos de caza, y los pilotos recurrían a ellos porque tenían ciertas problemáticas y entonces ellos recomendaban que no los programaran para vuelo porque tenían alguna dolencia o tenían algún problema, por la relación estrecha entre médico y paciente, agregando que considera que el jefe de operaciones tiene que estar asesorado. Señaló que con posterioridad comenzó el CRM famoso, en que la cabina está organizada por el conjunto de funciones.

Que él consideraba que el médico de la empresa tenía que estar en contacto con los pilotos para conocer de sus problemáticas, y puso empeño en ese tema. Que las empresas aéreas siempre fueron dubitativas y nunca se implementó, que él no lo vio satisfecho.

Que en lo burocrático, para tomar ciertas determinaciones hay que subir las escaleras y charlarlo, y él lo charló con los directores del instituto, Dres. Ideas y Mercuri, ya que en esa época no estaba Lentino.

Agregó que el director del INMAE es quien toma las medidas más trascendentales del instituto.

Que todos los médicos podían tener el Legajo del postulante a su requerimiento. Que el día anterior se buscaban los legajos de quienes concurrían por si algún médico lo pedía y el individuo con la ficha iba por todas las áreas; y si el médico solicitaba el legajo, lo tenía a su disposición. Señaló que los que sí tenían el legajo ante ellos eran los psiquiatras, ya que la calificación final se hace con el legajo en la mano.

También manifestó que en los grupos aéreos donde estuvo, por lo general tenía a cargo entre 30 o 40 personas, y que nunca tuvo a cargo 1200 personas.

Indicó que en las empresas había médicos laborales, que iban a buscar los resultados de los exámenes.

Manifestó que en Argentina todo se hace acorde a la OACI, quien da recomendaciones y uno las acepta o no; y si no se aceptan hay que fundamentar el por qué. Que no se puede estar por debajo de la OACI, y si había variaciones, se comunicaban a la OACI, en donde el jefe del servicio médico era un argentino: el Dr. Finkelstein.

Refirió que si luego de recurrir al comité no estaba conforme, podía acudir al Director del instituto, pero que en los años en que él estuvo allí nunca el director tuvo que intervenir.

Respecto a si tuvo oportunidad de ver algún caso de pilotos inhabilitados por fobia al vuelo, dijo que tuvo oportunidad de ver uno, que recordaba el caso (desadaptación al medio) y la cara de la persona, pero no el apellido.

Explicó que la firma al pie del formulario significa que da el visto bueno de examen del individuo de ese día, y en el sello aclara los cargos que cumplía.

Al serle leído el final de su declaración obrante a fs. 13737 cuando dijo que verificaba los exámenes médicos al personal, lo recordó y manifestó que revisaba los resultados de las distintas áreas con los legajos del individuo, y que dependía de la situación si tomaba contacto con el individuo, aclarando que no lo conoció a Weigel. Que uno firmaba y no necesariamente tenía contacto personal con el individuo. Que se basaba en lo que decían los especialistas de las distintas áreas, seguía la temática que se hacía en el instituto, señalando que los americanos hacían lo mismo. Que el examen no era burocrático.

Luego, explicó la diferencia entre médico común y especialista en medicina aeronáutica.

Que de acuerdo a las horas de vuelo, los pilotos tienen cierta categoría y depende de ello el tipo de examen que se le realiza. Que el ítem 12 que figura en la fs. 2 del Legajo de Weigel, es para saber la idoneidad/capacidad técnica del individuo (la cantidad de horas voladas los últimos 6 meses), pero no es fehaciente, ya que había pilotos que no sabían

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

cuantas horas de vuelo tenían. Agregó que el INMAE les requiere la última hoja del libro del vuelo para tener la veracidad de las horas de vuelo.

Al serle exhibida la fs. 31 del Legajo, en la que le pusieron un 2 en el FALCON, dijo que era común ver rasgos como impulsividad y angustia, coartación, que no son nada llamativos. En cuanto a las fallas en las defensas, refirió que depende de la situación que esté viviendo el individuo, pero que pasó mucho tiempo y estaría aventurando. Dijo que si la falencia existe, hay que buscar el por qué.

Que la calificación es la aptitud de ese día, por eso la aptitud es un corte en un momento determinado de la vida, y no se puede dar garantía por 6 meses o un año; por eso hablaba con las empresas para que se hiciera un seguimiento.

Manifestó que era importante tener un médico dentro de la empresa. Que si el piloto estaba enfermo mentía en la empresa, lo ocultaba, e iba a ver su médico personal para que no se enterara el Gerente de operaciones. Que en el INMAE eran todos “tarzán” Bpara no perder su fuente de trabajo-, y ellos tenían que describir si tenían algo, porque los tomaban como policías y no eran policías de la salud; ellos querían que se sinceraran para buscarle solución en los casos; él hablaba con los directores médicos de las empresas aéreas para que se implementara un médico en el briefing, que hiciera comunión con los pilotos, que lo considerara al médico como un amigo, para que el médico aconseje al piloto y a la empresa.

Agregó que la cabina tiene que ser un complemento, sabiendo quiénes son, saber quiénes la componen; por eso la importancia del médico para que junto con el gerente de operaciones se la programe.

Que los médicos de las empresas a veces acudían a solicitar datos y preguntaban por un piloto que tenía un inepto o un apto temporario, que no podía volar.

USO OFICIAL

Que ubicaba al Dr. Gulo de LAPA, que era médico laboral y respiratorio, al que le había transmitido el tema de la necesidad de médico en la empresa, lo que también conversó con APLA.

Por último, recalcó que la entrevista psiquiátrica forma parte de un examen, y que cuando se retiró del INMAE, lo reemplazó como Jefe del Departamento el Dr. Zoppi.

76) *Mónica Marcela SANTAMARIA*

Manifestó que hacía los exámenes psiquiátricos de pilotos del INMAE, desde 1991 hasta 1996. Que ese examen era el último que se realizaba, luego de los test. Que la cantidad de exámenes dependían, ya que si era alguien nuevo, se pedían más test.

En cuanto a la entrevista personal, dijo que dependía si era el primer examen, que les preguntaba por qué quería volar, qué había pasado ese año o los últimos seis meses, que en la planilla ya había datos, y si tenía observaciones se profundizaba. Respecto al tiempo que duraba, dijo que dependía de la etapa del año, de la cantidad de pilotos, y que podía ser de quince minutos. Que había un neurólogo –Dr. Rugiero- y dos psiquiatras.

Le fue exhibida la fs. 33 y la fs. 54 del Legajo de Weigel, y reconoció su firma en ellas.

Refirió que cuando se trataba del examen semestral, no se hacía el psicológico sino sólo la entrevista psiquiátrica, y por eso estaba tachado, aclarando que eso se hacía reglamentariamente. Que también si tenía accidente o incidente se evaluaba al piloto.

Manifestó que cuando ingresó al INMAE, le dijeron cómo se hacían los test, pero no le mostraron la reglamentación.

Señaló que el legajo se veía si había ineptitud previa, accidente o incidente, o en casos en los que en el examen surgía algo, pero no era común que tuvieran el legajo a mano.

Agregó que en su actividad, el tiempo que dedica a los pacientes sin patología, es de 15 o 20 minutos, y que a veces, con la experiencia, le alcanza con solo ver a la persona, porque se trata de un

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

diagnóstico y no de un tratamiento, ya que lo terapéutico es distinto. Que no se trata del día a día o del control para poder dar una licencia, lo único que puede decir en el examen es que ese día no tenía patología psiquiátrica, Que del día a día se tienen que dar cuenta el jefe directo o el que trabaja con él todos los días, suponiendo que las líneas tienen sus médicos y los compañeros de trabajo lo conocen y saben lo que le pasa cada día.

Indicó que tendría que haber signos externos manifiestos de patología para que pudiera ser detectado por cualquier persona, por lo menos hasta que vuelva a acudir al INMAE, dando el ejemplo de hipertensión. Agregó que hay cosas que pueden ser ocultadas y no se percibirían.

Dijo que desconoce quién consagraba la aptitud con la firma final, pero sí que considera que el que firmaba el final refrendaba a los anteriores.

Manifestó que no recordaba haber tenido un jefe de psiquiatría, señalando que Leitman Patt estaba en otra área.

Que la patología más severa que veía se daba en los primeros exámenes y no se los autorizaba a hacer el curso, y en los casos de pilotos de línea, eran pasibles de ineptitud; recordando no haber aprobado a algunos pilotos. Que en general cuando tenían cuadros de angustia lo decían, porque ellos tienen ganas de volar.

En cuanto al perfil psicofisiológico, dijo que eso se agregó después; que el 1111 quería decir que estaba todo normal; que no sabe si la N es neurológico o neuropsiquiátrico; que no recuerda si los números iban hasta el 5; y sí recordó que el 1 que está en la fs. 33 es de ella, y corresponde a la N.

Al serle exhibida la fs. 31 del Legajo de Weigel, indicó que “impulsividad” es una característica de los pilotos, “coartación” no sabe qué quiere decir; y “fallas en las defensas al principio”, aclaró que el desiderativo es un test desintegrante que se retiró porque los pilotos reaccionaban muy mal porque ellos tienen especialmente una negación de la muerte; que “rasgos

USO OFICIAL

históricos” no es una patología; “angustia”, pudo haber estado generado por ese test o por una cuestión familiar; igualmente aclaró que no es psicóloga. Señaló que con esos comentarios, ella tendría una consulta más larga; vio el Bender del mismo día y dijo que está normalmente hecho. En cuanto a la puntuación 2 en la N, dijo que puede referirse al test desiderativo, que no es el adecuado para los pilotos.

77) Carlos Alberto RODRÍGUEZ PEÑA

Refirió ser especialista en anestesiología, psiquiatría y medicina legal, y que trabajó en el INMAE un año como médico psiquiatra.

Manifestó que el personal del instituto hacía los test cuya reglamentación estaba en el INMAE y luego pasaban por otros consultorios, y para el final quedaba la entrevista psiquiátrica, en la que le pasaban los test y las anotaciones y observaciones que los psicólogos hacían. Que la entrevista es libre, no pautada, que a partir de cualquier conversación registra datos para ver si tiene aptitud para la tarea que le va a tocar; que se ponía más énfasis en los de TLA y de 10 y los de la JIAAC; esto más que nada para observar la historia anterior cuando era necesario.

Señaló que la entrevista no tiene tiempo de duración; que si el test viene mal o el examinado muestra síntomas de inquietud, toca la puerta, está sudoroso, se toman más recaudos y se hacen más preguntas; que no van a confesarse, que la mayoría disimula lo que les pasa; igualmente o en líneas generales siempre se escapa algo, pero un paciente psicótico no pasaría el examen. Que algunos podían simular para bajarse de vuelo, pero eso no le pasa a la mayoría, ya que quieren seguir volando. Que de todos modos, se cuenta con que esto va a pasar.

Agregó que hubo entrevistas que duraron una hora o más, no tiene límite, y no importa que se acumule gente afuera; que se ven los rasgos de la persona, si las uñas están comidas, la forma de vestirse.

Al serle exhibidas la fs. 2 del Legajo de Weigel y la fs. 1 del Legajo de Etcheverry, reconoció su firma en los dos casos y “B 737”. Por

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

otro lado, no reconoció el “2” en la N de FALCON, ya que dijo que eso no lo completaba él.

Señaló que las patologías más comunes eran los neuróticos. En cuanto al divorcio o separación, dijo que era distinto en las personas.

Manifestó que entró al INMAE con Leitman Patt, a quien conoció en un curso; que a él le interesaba la docencia y los cursos.

Explicó que alguna que otra vez aparecía un médico de una aerolínea, suponiendo que estos tenían un trato más diario con los pilotos y que repercusión tiene y esto no lo transmitían al INMAE, y a veces acudían a ver por qué se había bajado a un piloto de vuelo y no acudían para casos al revés.

Que la aptitud la daba el jefe de gabinete, y por encima de él estaba el Director del Instituto. También refirió que cada piloto podía acudir a una junta o comité para analizar los casos de los que eran bajados de vuelo.

USO OFICIAL

Respecto a la fs. 2 del Legajo de Weigel, dijo que si algo le hubiera llamado la atención hubiera colocado una observación en psiquiatría, pero a simple vista no vio nada. Aclaró que con el indicador de “impulsividad”, se hace más larga la entrevista.

Al serle exhibida la fs. 5 del legajo, dijo que “racionalización” indica justificación lógica; “evitación” que hablar de lo que no le gusta, y eso es muy común, y no puede afectar las tareas.

78) Rubén SIKIC

Señaló que fue Director del INMAE desde diciembre de 2002 hasta el 2007, y que ahora es Presidente de la Junta Médica Superior.

Indicó que el INMAE tiene cuatro departamentos: central; de investigaciones (entrenamiento fisiológico –cámara hipobárica-); docencia (universitario y terciario, con relación con la UBA, entre ellas CRM); y de aptitud psicofisiológica (normas a aplicar, que cuenta con un gabinete en Buenos Aires, Paraná, Córdoba, Villa Reynolds, Mendoza, Comodoro Rivadavia, Anexo militar de Palomar y división Centros Auxiliares).

En cuanto a las funciones del Director del INMAE, dijo que tiene que cumplir la función del Instituto de investigación y enseñanza, y controlar el ejercicio de los departamentos a su cargo.

Señaló que desde 1944 y 1946 el funcionamiento del Instituto es Ley Nacional y Argentina es signataria del OACI y está comprometida a cumplirlo, estando su área enmarcada en el Anexo 1 del INMAE.

Dijo que el INMAE es auditado anualmente por la OACI y siempre fue aprobado en los años en que él estuvo como director, y que en el país no hay otro ente que pueda reemplazar sus funciones. Que la última auditoría dispuesta por el Ministerio de Defensa fue luego de la película Fuerza Aérea S.A., y determinó que cumplían con la OACI.

En cuanto a los test y estudios, dijo que los test básicos forman parte de batería habitual (los 4 de siempre), y se agregaron otros: el de Reys -cognitivo- de Minessotta, y de los colores, en los puntuales casos que

Poder Judicial de la Nación

sean requeridos. Que cuando es necesario se requieren los legajos de los pilotos.

Señaló que el Dr. Piñeyro es egresado del instituto, pero que no vio su legajo.

Explicó cómo es el examen, manifestó que el examen neurológico no es de rutina, y que sólo al ingreso y cuando pasan de licencia se hace un electroencefalograma. Que los test psicológicos los hacen una vez por año, y los que van cada 6 meses sólo tienen entrevista psiquiátrica

Agregó que con el legajo del causante y su historia clínica se otorga la aptitud, que la da el jefe de gabinete y no el Director del Instituto; y si hay alguna ineptitud se va al comité, señalando que ahora como última instancia (RAG 67) está el director del INMAE, quien no interviene en los exámenes porque si no invalidaría la tercera instancia; que sólo interviene a pedido del causante en caso de ineptitud.

En cuanto al personal que trabaja en las áreas psicológicas y psiquiátricas, refirió que el mismo ingresa por la Fuerza Aérea, y que el director no elige a la gente, le viene impuesta.

Respecto a la recomendación del informe final de la JIAAC sobre la fluida comunicación con los médicos de las empresas, dijo que en la nueva RAG 67 se la incluyó como obligación de los médicos de la empresa. Manifestó que casi siempre todos los médicos son egresados del INMAE, que Gulo fue egresado y es uno de los primeros médicos civiles especialistas, ex alumno de él, que entiende bien los mecanismos de retroalimentación con las empresas.

Refirió que en agosto de 2000 estaba en el Gabinete de Buenos Aires, y no recordó haber participado activamente de la auditoría de OACI, como tampoco si se determinó que el INMAE no cumplía con el Anexo 1 de la OACI.

Por otro lado, señaló que antes era una práctica no escrita que los exámenes se hacían cada seis meses.

Dijo que se les pide la cantidad de horas de vuelo para ver si se mantiene en actividad y el tipo de licencia que van a obtener.

Indicó que una adicción se puede ocultar.

Respecto al FALCON, y a la puntuación 2 de Weigel en la N, dijo que es un orientador interno para el calificador, para cuantificar la normalidad o anormalidad; que. Neurología incluye la parte psíquica, y puede tener de 1 a 5, que él no le daba importancia. Señaló que no se plasmó en una resolución u orden del día, que el FALCON se implementó durante la década del 90 y no es determinante, lo que es determinante es la entrevista en psiquiatría.

En cuanto al RAG 24, que estuvo en vigencia desde 1971 ó 1972 hasta el 2002, y que no tiene la columna de psiquiatría o psicología (que el anexo 1 de la OACI sí lo especificaba), manifestó que no tiene nada que ver con el FALCON; que se hizo en 1990 y se aprobó en 2002 el nuevo reglamento.

79) María Enriqueta Del Socorro CHIARI

Refirió que se desempeñó como integrante del grupo del gabinete de psicología en el INMAE entre los años 1993 y 1999; que trabajaba de 7 a 12 horas, dependía jerárquicamente del jefe del departamento, luego del jefe de gabinete y por último del director; que trabajaban allí entre seis y siete psicólogas; que administraban y evaluaban las pruebas diariamente; que atendía más o menos entre 40 y 50 personas por día; que hacían los test de Bender, el desiderativo, el de frases incompletas y el HTP.

Al serle exhibidas las fs. 38 y 40 del Legajo de Weigel, dijo que no repite índice patológico.

80) Ariel Fernando OPPIDO

Refirió ser técnico aeronáutico, y desempeñarse actualmente en LAN; habiendo trabajado en LAPA desde julio de 1998 hasta que quebró en 2003. Indicó que primero fue mecánico aeronáutico, luego se recibió de técnico aeronáutico, e ingresó a LAPA como ayudante de otro mecánico

Poder Judicial de la Nación

habilitado, a quien asistía, ya que él nunca estuvo habilitado porque no le alcanzaban los años de experiencia; que trabajaba en la parte de mantenimiento. Que el organismo le exige una experiencia de cinco años para darle la habilitación para liberar un avión y en LAPA no la tuvo, por eso siempre trabajó bajo supervisión.

Señaló que apenas ingresó hizo un curso básico del avión B 737-200, en 1999 hizo el curso completo de ese avión y luego, en 2001 ó 2002, un recurrent.

Dijo que el trabajo que hacía en línea era inspección en tránsito –donde se chequean los puntos de la cartilla-, y a la noche una inspección diaria. Que su turno era el n° 4, pero no lo recuerda bien; que el 31/8/99 no trabajó porque estaba de franco. Que conocía al avión WRZ , recordando que estuvo un tiempo parado en el aeropuerto, primero en el hangar y luego al frente del hangar, no sabiendo exactamente cuánto estuvo parado; que cree que estaba parado por una falta de un repuesto que no había, pero no puede afirmarlo. Señaló que “canibalizar” significa sacarle un componente a un avión para ponérselo a otro, bajo las normas del manual de mantenimiento (que indica cómo se saca un componente y cómo se coloca), que todo se anota, que tiene que ser del mismo modelo y de la misma serie el componente que se cambia, y que en LAPA sucedía esto, suponiendo que la razón era que no había componentes en stock. Por otro lado, dijo no recordar cuántos B 737-200 había en LAPA. Indicó que el avión canibalizado puede ser un avión que está en funcionamiento o uno que esta parado; y si le sacan un elemento a un avión, queda inoperativo.

Dijo que en lo personal hizo muy pocas horas extras, ya que desde el punto de vista económico no le servía, y no le insistieron para hacerlas; agregando que por lo general cuando había que hacer un trabajo muy grande, se ofrecía quien quería hacerlas.

Manifestó que actualmente, por haber obtenido su licencia en Chile, en LAN Chile está autorizado; que tiene un supervisor en Ezeiza y

otros en Santiago de Chile; que en Ezeiza no se hace cambio de componentes porque es una escala, calculando que en Chile sí se hacen y con los mismos procedimientos; que es una práctica que se utiliza mucho cuando un componente no está en stock; que el intercambio de partes está reglamentado, y el trabajo lo hacen constar; qué se sacó y qué se puso, y se chequea el componente en el avión.

En cuanto a la autoridad que controlaba el trabajo de los talleres, señaló que su puesto era el último y él veía que iban inspectores, a quienes ayudó a controlar el número de partes y series, desconociendo si había otros controles..

81) Enrique Daniel MEYER

Manifestó que es técnico aeronáutico desde 1985; que empezó a trabajar en Austral como mecánico (tenía habilitación de la Fuerza Aérea), donde estuvo 4 o 5 años; luego trabajó como mecánico en Aerolíneas Argentinas otros 4 o 5 años; en otra empresa de servicios aeronáuticos que prestaba servicios a terceros con empresas americanas y latinoamericanas y después, en febrero de 1997, entró en LAPA, donde fue mecánico y luego supervisor de un turno de trabajo, y se desempeñaba como inspector de mantenimiento cuando cerró la empresa.

Indicó que al momento del accidente, era supervisor del turno 6, aclarando que eran 7 u 8 turnos (5 de línea, y 2 ó 3 del hangar); que el Jefe de su turno era D'Allagiovanna y el team leader Di Stefano, y los mecánicos eran Romero, González, Otero, Pérez Centurión, Cruz.

Que tenían seis días de trabajo por cuatro francos y rotaban mañana tarde y noche. Que el 31/8/99 entraron a las 2 de la tarde; al WRZ le hicieron una inspección de tránsito; Juan P. González era nuevo, y él lo ayudó para cumplir con el instructivo con él. Que luego, Romero -que era el de mayor categoría- le pidió que haga la inspección para aprovechar la instrucción de González; que el avión, además de la inspección, tenía una novedad de radioaltímetro y lo cambió el radio de turno, que era Tesio. Que no recuerda nada fuera de lo normal, y no tuvo contacto con la tripulación.

Poder Judicial de la Nación

Que para el despacho del avión, estuvieron Otero y Tesio, y Juan P. González para darle entrenamiento, y luego del combustible, al comandante se le dio el RTV que estaba en un estuche plástico, pero era incómodo para manejarlo y se enojó por la incomodidad, y arrojó la caja plástica que contenía el RTV hacia atrás y le pegó en la pierna al mecánico; que cuando le comentaron esto quiso hablar con el comandante, pero el avión ya estaba en cabecera.

Que al momento del accidente, él estaba en la oficina, y le llamó la atención que pasó un vehículo de la PAN muy rápido y vio los movimientos, no escuchando sonidos en la oficina; que tomó conocimiento de que había un accidente; uno de los mecánicos -Gastón López- le dijo que el avión era de LAPA; vio una columna de humo, trató de comunicarse con operaciones por VHF y no tenían respuesta, y trataban de comunicarse con el avión y no tenía respuesta, por lo que dio por sentado que era de LAPA, y habló con los mecánicos para que llamaran a su familia para tranquilizarlos; que no se acercó al lugar del accidente.

Manifestó que luego de LAPA, trabajó en Federales, en SW y ahora trabaja en LAN Argentina desde hace 3 años.

Señaló que LAPA tuvo un crecimiento muy importante y rápido, y esto fue un desafío para todos los sectores, los aprendizajes fueron muy importantes. Que en una primera instancia hubo falencias como en cualquier empresa en crecimiento, y se les daba una autonomía de trabajo muy importante. Que la mayoría de los mecánicos del turno que tenía a cargo, ahora ocupan cargos importantes en otras empresas, ya que LAPA fue una buena escuela de aprendizaje.

Dijo que lo expuesto repercutía en los beneficios de la empresa, por ejemplo, la falta de repuestos se asocia a la inseguridad, y si el avión no vuela porque le falta un repuesto, la empresa no gana. Que muchas veces había aviones parados por falta de equipos, que el crecimiento de la empresa fue mucho más grande que la logística y luego esto se fue modificando. Que no se permitía que un avión sin repuestos saliera a volar; que la normativa se

respetaba en LAPA y en todas las aerolíneas, y nunca le ocurrió que salga un avión que no estuviera en condiciones, y nunca vio que LAPA despachara un avión de ese modo.

Que también por el crecimiento, que fue progresivo, quizás faltaba un poco de personal y, en esa misma medida, no tener gente para un despacho demoraba el vuelo hasta que pudiera despacharse, ya que no hay posibilidad que se despache sin el mecánico y esto se da en LAPA y en todas las empresas.

Que a veces iban mecánicos embarcados en el avión porque necesitan un mecánico en la escala, o se cambiaba el avión en la escala, y por varios motivos, pudiendo ser uno que en el destino no hubiera mecánicos habilitados; que inclusive se puede contratar a un tercero en un aeropuerto que no haya mecánicos.

Que en la fecha del accidente, había dos team leaders; uno era Carlos, que no recuerda si estaba solo, creyendo que Romero aún no había ascendido a Team.

Por otra parte, no recordó que hubiera habido en el WRZ cambio de luz de emergencia, ni traspaso de combustible de un tanque a otro, y de haberlo habido, debía estar en el RTV.

Que por comentarios supo que el RTV fue apoyado por el operario sobre la toma del motor, mientras el otro le alumbraba con la linterna, señalando que eso no es riesgoso.

Indicó que las inspecciones de la DNA eran de ocasión, no periódicas, y en ellas se acercaban al lugar de trabajo, verificaban las habilitaciones y la documentación de soporte que estuviera disponible.

Manifestó que LAPA tenía muchos aviones B 737-200, y muchos de los componentes eran cambiables, por lo cual los del WRZ eran compatibles con los de otro avión; que el stock de repuestos no es de cada avión sino homogéneo; indicando que gemelos son aviones con el mismo modelo y misma serie. Por último, señaló que el intercambio de partes entre dos aviones queda registrado en el RTV, en las carpetas de componentes.

82) Claudio Ricardo ROMERO

Manifestó que actualmente es mecánico de mantenimiento de aeronaves en LAN argentina, donde está desde hace tres años.

Refirió que ingresó a LAPA en 1993 y estuvo hasta la quiebra; que fue su primer trabajo aeronáutico, y luego se fue a Federales.

Estudio mecánico de mantenimiento de aeronaves, se recibió en 1988.

En LAPA obtuvo la habilitación para trabajar, primero trabajo con licencia con supervisión y luego solo. Cuando entró en LAPA ya tenía la licencia y trabajaba bajo supervisor.

Dijo que realizó el curso inicial de B 737-200 al año de haber entrado, aproximadamente, y luego el recurrent cada dos años.

Que el 31/8/99 ya era mecánico PTAA, que es la categoría superior de mecánicos; podía liberar el servicio y no tenía supervisión. Que estaba en la línea -cree que turno 5-, su jefe era Dellagiovanna, el team leader Meyer, y algunos de los quince mecánicos eran Tesio, González y Novakocich.

Que ese día estaba de turno, de 14 a 22 horas; trabajó en el WRZ, cuando volvió de volar y estuvo 2 horas y media hasta el siguiente vuelo. Que Meyer estuvo con González -que era nuevo- e hizo la inspección de tránsito del avión; tenía novedad de radio altímetro y le pidió que fuera con González a hacer nuevamente la inspección, y fue con Tesio por el radio altímetro; agregando que también estuvo Otero en la inspección. Que no había otra anomalía mas allá de lo que decía el RTV, no recordando la carga de aceite, pero señalando que una lata por motor era común. Dijo que no tuvo contacto con la tripulación, y cuando el vuelo fue despachado, ellos fueron a la zona de descanso, él cruzo en busca de comida, y cuando volvió no había nadie en el módulo y le avisaron lo que había pasado.

Refirió que él fue al lugar del accidente, que llegó en cinco minutos con la camioneta de tránsito al avión por Costa Salguero y luego

ingresó al campo de golf y vio que los bomberos sacaron una persona y pidieron que liberen para el paso de camillas; que era todo una masa de fuego.

Dijo recordar que se acercaba a la reja a pedir las ambulancias, que se acercó a una chica que estaba tirada en el pasto, se volvió a acercarse al avión y los bomberos apagaban el fuego. Que vio el cuerpo de Tantos, habrá estado a un metro de ella, que estaba tirada boca abajo sobre una de las máquinas viales con un brazo hacia abajo. Que después de diez o quince minutos no se sintió bien y volvió a Aeroparque hasta el otro día, en que lo dejaron ir. Señaló que no vio otros integrantes de la tripulación, ni vio la cabina.

Dijo que Cabrera, un chico de rampa, le dijo de la cola del avión, pero él no la vio, y también le dijo que vio luces de emergencia encendidas, que son las de la puerta que son autónomas, y que sacaron una persona de camisa blanca. Que el fuego ya era generalizado. Que donde estaba la boca de gas, estaba el caño roto y salía una llama de un metro que daba directamente al fuselaje del avión, y no recordaba si se había cortado la presión del gas cuando él estaba allí.

Respecto a los bomberos, dijo que eran los de adentro de Aeroparque, que no sabe si luego llegaron otros bomberos que no fueran de allí, y que apagaban el fuego con una especie de espuma.

83) Domingo Roberto DALLAGIOVANA

Manifestó ser técnico aeronáutico; que empezó su carrera en 1978 en Aerolíneas Argentinas, donde estuvo 14 ó 15 años, luego fuera del país, y en 1993, cuando regresó, entró a LAPA y estuvo ahí hasta 2003; luego pasó a Federales y a SW y actualmente está en LAN Argentina.

Refirió que en LAPA fue mecánico de mantenimiento licencia C, a los dos años fue inspector de aeronaves, y luego de otros dos años fue jefe de turno hasta el final de la empresa.

Señaló que el 31/8/99 fue jefe de turno de 14 a 22 hs; que el WRZ tenía novedad de radio altímetro y fue el MERA (el técnico) quien solucionó el problema. Que sus tareas fueron rutinarias, circularon con la

Poder Judicial de la Nación

camioneta y vieron que los chicos cumplían con la inspección. Que a las 20.50 horas, un compañero los llamó por el vidrio del módulo y dijo que un avión había despistado, y dijo que había levantado algo. Que cuando vieron que podía ser de la compañía fueron al hangar, y unos chapistas y uno de limpieza describieron lo que escucharon como que un avión había frenado muy tarde y sintieron un ruido.

Señaló que fueron en la camioneta con el inspector hacia el puesto Alfa sobre Costanera y por ahí a Punta Carrasco, y se cruzó con unos compañeros suyos que estaban con mala cara y no tuvo la fuerza para llegar al lugar del choque, decidieron retornar, estaban muy tristes, no se podía entender. Que llegó a ver la puntera de un ala, se acercó a unos 60 metros más o menos, que había una loma pero no fue a ver mas allá, que se veía mojado por las autobombas.

Agregó que vio a Jorge Cabrera que se desempeñaba en rampa y estaba con cabeza gacha, que se retiraba como que no había nada que hacer. Que ahí comenzaron a tejer qué había pasado y máxime por un análisis técnico suyo de la situación.

Por otra parte, dijo que le comentaron en el hangar que al comandante no le gustaba el formato donde se ponía el RTV.

En cuanto a su trabajo, dijo que había días con más recarga de tareas que otros (por la cantidad de gente que trabajaba) y que a veces había repuestos y a veces no, pero era algo cotidiano, que si no se podía hacer se pedía que se compre.

Comparando los pros y los contra de LAPA por su experiencia en Aerolíneas Argentinas, dijo que esta última estaba más estructurada, que había más especialidades: motorista, montador, radio, etc. pero era una empresa con soporte de años de operar como línea aérea. Añadió que hacer más trabajos en un área específica, otorga más experiencia o formación que a quien se dedica a más de un área; que con gente especializada la dinámica va a ser mayor y la calidad no debiera verse afectada.

Respecto a los inconvenientes con los repuestos, debían solucionarlos con un testeado regido por el manual de mantenimiento, y si no se podía solucionar, se miraba el listado de equipamientos mínimos para ver si se podía despachar el avión y diferir el trabajo.

Aclaró que en su turno se tomaba con responsabilidad el trabajo para liberar aviones para el vuelo en cuanto a equipos mínimos para liberar el avión. Que podían sacar un repuesto de un avión que no estaba operable, y esto les venía encomendado del departamento de ingeniería.

En cuanto al cambio de repuesto, dijo que el documento tipo era el 8130 de cambio de materiales; que a ellos les llegaba el número de parte y de serie. Que tenía tarjeta verde que estaba habilitado para usar, y la vida útil de los repuestos la manejaba ingeniería. Que esta última o el Centro de control de mantenimiento son quienes les decían de dónde sacar el repuesto; que era de un avión que coincidía con el número de parte o que es intercambiable según lo precisa el manual; que ellos necesitaban que el componente viniera con la tarjeta de servicialidad.

Manifestó que el turno duraba ocho horas, y que si estaban con un trabajo y terminaba el turno, normalmente se quedaban de 2 a 4 horas más, pero había que respetar las horas de descanso, y esto no era lo habitual.

En cuanto a la temperatura del motor en un despegue, dijo que, salvo que fuera un despegue reducido -por ejemplo por la cantidad de pasajeros- en el cual se consume menos combustible, la temperatura ronda en los 600°.

Al serle exhibida la fs. 6506, reconoció su sello (I13) donde libera la inspección, y el sello I14 que libera el tránsito, que es quien cerró la novedad, y respecto a que figura “ambos motores 580”, dijo que por la matrícula se trataba de un motor -9, que eroga menos potencia y tiene temperatura final de escape ligeramente inferior. Indicó que “red line” señala como que el motor alcanzó la máxima temperatura en despegue durante 5 minutos, que es lo que está certificado por el fabricante; que en todo motor la temperatura máxima esta certificada para ser utilizada durante 5 minutos.

Poder Judicial de la Nación

Respecto a que se lubricó, señaló que este avión tenía la característica de diseño que en potencia se abrían tomas adicionales, pero que no recordaba bien. Reconoció su firma y el texto, dijo que es correcta una temperatura de 580^a y 590, y que si lo pone el comandante debe haber sido así. Que es como un aviso para mantenimiento, de “ojo que están al límite”.

Refirió que cuando figura el 21/12 “combustible temperatura 30°”, entendía que habría una temperatura ambiente más alta que lo normal, seguramente hacia 30 o 31°, que exige adicionalmente al motor, y por eso el motor erogaba la máxima temperatura (el diseño del motor es de 15°).

Sobre la política de despegue, no recordó si era en LAPA o en Aerolíneas Argentinas que el primer despegue se hace con potencia máxima y el resto de los despegues con potencia reducida, por consumo y por vida útil de motores.

Reconoció su sello liberando el vuelo el 26/12 a fs. 6504. Indicó que en la Acción n° 3 “potencia reducida y bleed off”, significa que se saca el aire acondicionado en la cabina de pasajeros y se provee aire acondicionado con motor de APU, y aún quitándole carga, se seguía incrementando, y seguramente elevó esta novedad a control de ingeniería. Que “enterado mantenimiento”, señaló que hay indicación a operar con bleed off, y un comandante expresa que aún con esto sigue incrementando, y mantenimiento debe haber recomendado una tarea. Que no recordaba cómo había terminado este tema, ni si el avión siguió operando días después (era el WBO), pero seguro que se habría solicitado a ingeniería que se investigue por qué ese motor estaba trabajando en caliente, para que se busquen las fallas o averías. Recordó que el avión tenía un motor con unas cámaras de combustión de un diseño distinto, no evolucionado, y que emitía mucho humo –no sabe si vinculado a ese hecho-, que incluso la torre de Iguazú preguntaba si tenía un problema porque tiraba mucho humo, pero eso no imponía restricción a la operación del motor.

En cuanto a las inspecciones de la Fuerza Aérea sobre los aviones, dijo que verificaban las condiciones generales de los motores, las luces de emergencias, y que a veces había asistido a gente de la DNA en cierres de reportes.

Respecto a la inspección de fines de 1998 que determinó que la Fuerza Aérea detuviera el funcionamiento de LAPA para revisar el mantenimiento de los aviones, no lo recordó con precisión, pero sí que hubo un tema, un hecho importante, en cuanto a la certificación de componentes que estaba vinculada con la empresa CATA pero que desconocía los detalles; que en todas las reparaciones que se hicieron en CATA tuvo que cambiarse por repuestos nuevos todos los componentes.

No recordó que se hubieran cambiado luces de emergencia en el WRZ, lo que pudo haberse hecho y no quedar asentado en el RTV, y señaló que el trasvase de combustible de remanencia se efectuaba porque tenía el tanque central inoperativo.

En cuanto a los RTV, manifestó que están en mantenimiento y no es normal que un piloto saque copias de ellos; que hay otra copia que iba a Control de operaciones, que la lleva el piloto. Que los vuelos que él liberó en los RTV en que reconoció su firma, no se ponía en peligro la seguridad de vuelo.

Por último, respecto a la puntera de ala (extremo del ala) del avión siniestrado que vieron cuando se detuvieron en Punta Carrasco, dijo que alcanzó a ver una W y que tenía el dispositivo sustentador adosado al ala. Que en ese momento no lo pensó, pero luego, con otros elementos y por charlas técnicas en el recinto con sus compañeros pensaron qué era lo que había pasado, y arribaron a la conclusión de que el avión levantó las ruedas del piso y por los relatos de los chapistas acerca de dónde llegó el avión a reducir y dichos de gente de la PAN relativos a que vieron fuegos del motor y detonaciones, a él se le ocurrió que el avión no despegó con el flaps requerido para el despegue, pero no aventuró que fue sin flaps. Que por el aborto de despegue desde vuelo, supuso que sonó el star warning. Que después de reveladas las desgrabaciones de la caja de voces y otros eventos, se dijo que

despegaron sin flaps, aclarando que la puntera de ala que vio no fue un elemento clave porque pudo haber sido por golpes que estuviera así.

Agregó que el fuego de motor se debe a que cuando el avión quiere despegar y no tiene capacidad para sustentarse con flaps y toma actitud pero no se va , y el star warning suena, se produce el aborto en vuelo; para frenar el motor se pone reversa y acelera el motor, y como no terminó de desacelerar es posible que comience a producir como ahogos y pueden proyectar llamas de la cámara de combustión hacia adelante (explosiones de la estabilidad del compresor), creyendo que eso es lo que fue visto por la PAN.

84) Gustavo Raúl ACEVEDO

Manifestó que es técnico aeronáutico, que comenzó su tarea aeronáutica en Aerolíneas Argentinas en 1990 donde estuvo como mecánico hasta 1996, que luego se retiró a la actividad privada, y entró en LAPA en octubre de 1998, quedándose hasta el 2000. Que luego estuvo fuera del país y ahora está en LAN Argentina.

Refirió que cuando entró en LAPA, ya se encontraba habilitado, y estaba en mantenimiento, primero en línea –en octubre de 1998 y por dos o tres meses, donde atendía los B 737-, luego en hangar –mantenimiento y recorridas- y luego en Ezeiza con B 767.

Señaló que trabajaban dos personas por avión.

Que trabajó en el avión WRZ cuando pasó al turno del hangar, en enero de 1999; que. el avión estaba parado en el hangar (ya estaba así cuando él ingresó), no sabe por qué motivo; que hizo trabajos, tarjetas, inspecciones, boletines, que había una planilla con tareas para realizar que las designaba el supervisor para ponerlo en funcionamiento, que no recordaba cuándo salió del hangar, y estuvo volando un montón de tiempo, sin que recuerde ninguna particularidad del avión.

Que el día del accidente no estaba en Aeroparque, estaba haciendo el curso de B 767 en las oficinas de LAPA en el centro de capacitación y luego training en Seattle.

Indicó que comparando el funcionamiento de mantenimiento de LAPA y de Aerolíneas Argentinas, dijo que era bastante similar, que no había grandes diferencias.

Dijo que por ser mecánico habilitado para el B 737, la compañía le entrega un sello, que lo tuvo en Aerolíneas Argentinas y en LAPA, y que la última renovación la hizo en el 2000; que en LAN todavía no tiene sello porque está haciendo el curso.

Al serle leída su declaración, en la que dijo que no tenía sello, aclaró que puede ser que en esa época trabajara bajo supervisión y en Aeroparque, pero cuando fue a Ezeiza ya estaba habilitado y tenía sello, no recordando la fecha.

85) *Dulio Daniel DELGADO*

Manifestó que trabajó en LAPA como mecánico aeronáutico desde octubre de 1998 hasta su quiebra, y antes de eso se desempeñó siete años en aviación naval (hasta ese año), agregando que estaba recibido antes de ingresar en la Armada, habiendo obtenido su habilitación en 1987, luego de hacer el secundario. Que luego de estar en LAPA, se desempeñó en Federales, y después en LAN Argentina (en sistemas), y actualmente hace un año y medio salió del rubro aeronáutico y trabaja en Telecom.

Dijo que en los años que estuvo en LAPA, fue adquiriendo habilitaciones de B 737-200 (después del año), B 737-700 y B 757, y mientras tanto hacía tareas bajo supervisión. Que trabajaba en mantenimiento mayor de la aeronave y de inspección nocturna, que comprende el mantenimiento menor y mayor de la misma, y como mínimo hacía una inspección diaria y otras mayores. Que dentro de la mecánica, su tarea era de inspección, y por su experiencia hacía otros chequeos. Que la tarea de inspección es cubrir lo que marca el manual, que puede ser inspección visual o

Poder Judicial de la Nación

cambio de un elemento o componente, cambio por falla o porque cumplió las horas o vida útil.

Agregó que hasta el momento del siniestro, el WRZ era un avión más, del que no recuerda particularidades, nada especial de reparaciones y se le hacían tareas normales como a cualquier otro; que estuvo en el hangar por tareas de inspección diaria pero todo fue normal.

Dijo que el día del accidente estaba en su domicilio.

En cuanto al funcionamiento de mantenimiento en general, refirió que no tuvo problemas por falta de un componente, que si faltaba era porque no había stock o demorado en aduana o había que pedirlo, y tenían las herramientas básicas que eran de la empresa, y él como profesional a veces tenía elementos propios; que tenían días más sobrecargados por la cantidad de gente y si no llegaban a hacer la tarea, pasaba al otro turno, y si no se hacía la tarea el avión no salía. Señaló que si no se llegaba con los tiempos, la recarga de trabajo se suplía con horas extras.

Al serle leída su declaración en el juzgado de instrucción, reconoció que había hecho dos módulos del curso del avión de un total de cuatro.

86) Adrián Esteban D'ANGELIS

Refirió que trabaja como mecánico de mantenimiento; que en septiembre de 1998 ingresó a LAPA, trabajó tres meses y medio, y luego se fue a Aerolíneas Argentinas por motivos económicos, donde actualmente trabaja.

Manifestó que en LAPA no tuvo habilitación ni hizo ningún curso, y trabajaba bajo supervisión, no recordando nada que le haya llamado la atención. Que trabajaba en el interior del avión, en mantenimiento y en inspección nocturna.

Dijo que en las tareas que realizaba, no faltaban repuestos ni elementos; que faltaban herramientas y muchas veces llevaba las propias o tenía que pedirle prestadas a sus compañeros y eso lo demoraba .

Respecto al WRZ., dijo no recordarlo, ni tampoco haberle hecho intercambio de componentes, lo que era común entre aviones de la compañía, agregando que todo quedaba registrado.

Señaló que en ese momento eran sus primeros pasos en aeronáutica, y si tenía dudas sobre si el avión era go o no go, consultaba porque estaba bajo supervisión.

Le fue leída la fs. 4595, en donde dijo que el pañol de repuestos no era suficiente para abastecer a las aeronaves B 737-200, y manifestó que si faltaban elementos se recurría al canibalismo, pero sólo cambiaba elementos bajo la orden de sus superiores.

Refirió que no le constaba si se volaban aviones en condiciones no go, ni si un comandante salía en condiciones no go.

Le fue leída la fs. 4596 vta., donde dijo que han salido comandantes cuando por ejemplo no les funcionaba una luz de emergencia que es “no go”, pero no lo recordó.

Indicó que en todos los casos de intercambio de componentes, se consultaba al jefe que estaba a cargo del avión de dónde se retiraba el elemento y ellos revisaban si el elemento tenía horas remanentes para ver si era operativo. Recordó haber sacado lámparas, y dijo que el avión al que le sacaba el componente quedaba fuera de servicio.

Agregó que no lo apuraban para hacer su labor, que trabajaba con libertad; que no sabía cuál era la dotación mínima de mecánicos ni si eran suficientes o no, y al serle leída su respuesta obrante a fs. 4596 vta., no recordó haber dicho que no daban abasto para su trabajo.

87) Nicolás CALIGARIS

Manifestó que trabajó en LAPA como mecánico de mantenimiento, desde el 1/12/94 hasta el 16/8/99, luego estuvo en United y ahora en TAM, y siempre como mecánico.

Poder Judicial de la Nación

Refirió que dos años después de entrar en LAPA, en los que trabajó bajo supervisión, obtuvo su habilitación, agregando que cuando entró había Saab y B 737, y que para este último hizo el curso.

Dijo que en su último tiempo en LAPA, trabajaba a la mañana en mantenimiento de línea, cambio de componentes, inspecciones diarias o prevuelo, y ya estaba habilitado para despacho de vuelos.

Señaló que no recordaba haber efectuado trabajos en el WRZ, que estaba frente al hangar, ni tampoco cuándo empezó a volar. Aclaró que quizás trabajó en la remoción de algún componente, ya que era un avión que estuvo parado un tiempo y no estaba volando. Que también pudo haberse sacado un componente –como se saca de un avión inoperativo- para aislar la falla y ver qué problema tiene, para ver si ese componente es el que está fallando.

Agregó que daban abasto con la cantidad de mecánicos y el equipamiento –repuestos y herramientas-, no recordando que eso fuera un problema; que nunca hay un stock completo de elementos en las empresas, que si no había repuestos en el pañol, había cosas que se podían diferir según la MEL, pero si el avión no podía salir no salía, y si no se podía hacer el trabajo el avión se quedaba, creyendo que no había salido un avión sin arreglos.

Al serle leída su anterior declaración, manifestó que era posible que hubiera dicho que no era suficiente el pañol de repuestos para el B 737-200.

Por su experiencia en United y en TAM, indicó que las prestaciones de LAPA no eran malas, que el mantenimiento no era malo, que era en sí muy parecido a todas las empresas, si bien hay algunas más sofisticadas que otras, por ejemplo en medios de comunicación.

Manifestó que si le sacaban una pieza a un avión que no volaba ese día, éste quedaba fuera de servicio y no salía a volar.

En cuanto a las herramientas específicas, no recordó si los mecánicos tenían una caja propia, o si había una para todo el turno.

88) Maximiliano Iván GARDELLIANO ARROCHE

Refirió que desde marzo de 2005 trabaja como mecánico de mantenimiento de LAN Argentina; que antes de eso estuvo dos años en un taller en Ezeiza que es el hangar de Marina; anteriormente en Aerolíneas Argentinas (aproximadamente seis meses en 2002), habiendo efectuado su primer trabajo como mecánico en LAPA, adonde ingresó a principios de 1998. Manifestó que su habilitación como mecánico la obtuvo en 2006, y antes de ese año estaba bajo supervisión.

Que en LAPA, primero estuvo en el pañol de herramientas y a los siete meses aproximadamente pasó a mantenimiento de línea, y bajo supervisión despachaba aviones, hacía inspecciones diarias y de vuelo.

Señaló que el 31/8/99 estuvo a la mañana en Aeroparque. Que recordaba el WRZ y para él era igual que todos, no tenía particularidades, ni se acordaba ningún trabajo en particular que se hubiera hecho en ese avión.

Dijo que no recordaba la cantidad de mecánicos que había, y tampoco no haber tenido repuestos suficientes o que no le hayan dado repuestos.

Por último, refirió que la empresa no presionaba para que realizaran horas extras.

89) Mario Fernando SIUDMAK

Refirió que trabajó en LAPA desde abril de 2000 hasta fines de 2002 como mecánico de línea, y había trabajado tres meses antes, desde octubre de 1998 hasta fines de ese año.

Que antes había trabajado en CATA (de 1995 a 1998) y en Austral (de 1994 a 1995), donde tenía habilitación.

Dijo que en LAPA hacía inspecciones de tránsito y diarias; que en su turno la dotación de mecánicos que había daban abasto, y nunca tuvo problemas con los repuestos, las herramientas eran suficientes, por lo menos

en el trabajo que él hacía, ya que son pocos los trabajos que se hacen a la mañana, son mas bien rutinarios; los más fuertes se hacen en otros turnos. Indicó que recordaba que una mañana, por un problema de instrumental, por disposición de la Fuerza Aérea paralizaron los aviones.

Agregó que para habilitar un taller, la Dirección Aeronáutica pide que se tengan las herramientas necesarias.

90) Rubén Daniel TURCONI

Manifestó que se desempeña como mecánico de mantenimiento de aeronaves desde el año 1996. Que inició su aprendizaje en Austral, donde estuvo desde 1996 hasta fines de 1997 y nuevamente en 1998, y entró a LAPA en octubre de 1998, permaneciendo hasta 2003; luego estuvo en Federales, y desde 2005 hasta ahora en LAN Argentina.

Dijo que en LAPA cumplía funciones de mecánico, estaba habilitado, tenía licencia bajo supervisión (Nro. 61331) de otro mecánico con licencia C, y trabajaba en inspección nocturna, donde hacían inspecciones de rutina, menores, programadas..

Agregó que la inspección diaria demoraba 4 horas por avión y el turno nocturno eran más o menos 15 personas, de los cuales tres o cuatro trabajaban bajo supervisión; que había entre 12 y 15 aviones; que en el hangar tenían como máximo 3 aviones para hacer la inspección diaria, y a los otros aviones los inspeccionaban otros turnos y en otro lugar, no recordando cuántos turnos había.

Señaló que las Inspecciones A, no se hacían todas las noches, eran cada 125 horas de vuelo y podían demandar 8 horas; que los turnos rotaban, ellos siempre estaban de noche, y el tiempo alcanzaba para hacer los trabajos.

Respecto al WRZ, dijo no recordar ninguna particularidad, y sí haberle hecho trabajos rutinarios y de cambios de elementos, lo que es común.

Manifestó que hizo el curso del avión B 737 completo, que lo recibió en 4 etapas y la última fue en diciembre de 1999.

Dijo que no era partidario de hacer horas extras, prefería estar en su casa, y no había presión para hacerlas; que otros compañeros lo hacían de manera más habitual, por el plus adicional de dinero.

Agregó que era común tener inspecciones de la Fuerza Aérea.

91) Víctor Hugo SANTISTEBAN

Refirió que es suboficial de la Fuerza Aérea y mecánico de avión desde hace 29 años. Que ingresó en LAPA unos meses antes del accidente y estuvo hasta que cerró, y desde hace tres años trabaja en Austral

Dijo que cuando entró en LAPA tenía licencia C y tenía sello, y a la semana tuvo que hacer el curso, que duró veinte días. Que trabajaba en la parte de línea, en el turno 4, y el día del accidente estaba de franco, ya que tenían turnos rotativos.

En su turno había 14 o 15 mecánicos y realizaban la habilitación del avión entre vuelos; que eran trabajos rápidos, por ejemplo cambio de cubiertas; que había personal suficiente, y normalmente trabajaban 2 personas por avión.

Señaló que aún sigue en actividad, que su destino es Aeroparque, y pidió autorización a la Fuerza Aérea para trabajar contemporáneamente en LAPA (así como lo hizo para trabajar en LAN), y como él había diez o doce personas en esa situación.

Dijo que por turno había cinco o seis mecánicos con categoría C, con sello, y supone que pueden tener sólo uno bajo supervisión.

92) Miguel Oscar LUCIFORA

Dijo que es ingeniero aeronáutico y trabaja en Aerolíneas Argentinas desde hace dos años, donde es Gerente Técnico; que desde el año 1983 y casi diez años, trabajó en DNA, como inspector, ingeniero y jefe de transporte; que a partir de 1993 trabajó en la JIAAC y en empresas pequeñas charteras, y desde 1994 hasta septiembre de 1998 estuvo en LAPA (como

Poder Judicial de la Nación

Gerente de control de calidad y representante técnico); luego en TIMEN – taller aeronáutico en Don Torcuato- y en Sky Wells.

Indicó que en LAPA su función consistía en que se cumplieran los procedimientos de mantenimiento, inspecciones, control de calidad de los servicios y registros de los mismos; que de alguna forma dependía de Gerencia de mantenimiento.

Que Representante técnico fue en los últimos 2 años, y como tal administraba el mantenimiento y era responsable ante la autoridad aeronáutica de lo que estuviera pasando en el sector de mantenimiento; que preparaban informes mensuales que él firmaba y remitía; que tenía producción e inspección a cargo.

Agregó que los inspectores realizaban las inspecciones y controlaban los trabajos que realizaban los mecánicos; que se hacía periódicamente, y para liberar al servicio tiene que estar la firma de un inspector; también actuaban en las inspecciones diarias.

No recordó nada en particular del WRZ, y tampoco si estuvo parado; que había doce o catorce B 737-200.

Señaló que la empresa funcionaba de acuerdo a los procedimientos y se cumplían todos ellos.

Dijo que la cantidad de dotación de mecánicos era adecuada y estaba habilitada por la DNA para realizar el mantenimiento de aviones de la empresa; que no recordaba cuántos mecánicos trabajaban bajo supervisión, pero no eran muchos.

Refirió que el Manual de procedimientos de inspección era un manual Standard, que cumple con lo que requiere la reglamentación; agregando que hay una sección de formularios.

Se le exhibió el manual de procedimientos de inspección, que está firmado por él y visado por Boyd, aclarando que en la línea orgánica dependía de Boyd.

Que las inspecciones de tránsito y diarias se vierten en una planilla y estaba firmado por el mecánico que liberaba el avión a servicio, y que el trabajo de los mecánicos tenía su aval final.

Se le exhibió el bibliorato de inspecciones del WRZ, donde se encuentran las últimas que se le efectuaron, de tránsito y diarias, y señaló que ese formato de formulario no está en el Manual de procedimientos de inspección de taller sino en el manual de mantenimiento de la línea aérea.

Dijo que el Formulario de inspecciones es en fotocopia y los sellos dan la sensación de ser originales; leyó los casilleros de abajo donde uno dice aprobado por Lucifora representante técnico, y refirió que es posible que pase porque está en el formulario su firma, y que no debería estar.

Indicó que DOC M 58, se refiere al programa de mantenimiento que tenía LAPA para el B 737-200, y que se debió haber cambiado su firma pues él no estaba más.

Manifestó que en 1997 el gerente de mantenimiento de aviones era Kañiuca, que no recordaba si tenía la aprobación de la DNA; que sabía que hubo unas idas y vueltas por los años de antigüedad en el título y ese es uno de los requisitos.

Agregó que en casi todas las escalas había al menos un mecánico, y donde no había, iba un mecánico embarcado en los aviones; que no necesariamente hay un taller en cada escala, sino que si hay una falla mecánica que no resuelve el mecánico, el avión queda ahí hasta que se envíe gente de la base para solucionarlo.

Manifestó que la aprobación en los formularios de las Inspecciones diarias y tránsito significa que está aprobado el formulario, no el contenido; que un representante técnico no puede estar aprobando todos los contenidos; que su firma es sólo del formulario en blanco, y el que libera el avión es el inspector y es quien firma; que el original firmado es que se presenta a la DNA .

Dijo que al avión en escala, lo recibe gente de rampa, que hace las señas y la inspección de tránsito la hace el mecánico.

Poder Judicial de la Nación

En cuanto a la cantidad de mecánicos que podían trabajar bajo supervisión de uno habilitado, dijo que no estaba seguro pero creía que un máximo de 10.

Al serle leída la fs. 3227vta respecto del WRZ, señaló que la mayoría estaba en leasing y que siempre hay conflictos económicos, que no es nada nuevo.

Respecto a los informes mensuales a DNA, dijo que básicamente son de flota activa y de trabajos de magnitud que se hicieron a los aviones, horas voladas, ciclos, no se habla de herramientas y repuestos.

En cuanto a las herramientas y equipos, señaló que se presentaban cuando los requería para la habilitación, que participaba la DNA y si correspondía con los manuales se habilitaba; sobre los repuestos, no recordó que hubiera algún requerimiento en particular.

Que el taller se habilitaba una sola vez y se recibía una inspección anual para continuar con la habilitación; que siempre hay novedades luego de la inspección, pero no recordaba nada en particular.

Que el intercambio de componentes entre la flota es una práctica permitida y reglamentada y hay que cumplir ciertos procedimientos; que está permitida en todas las empresas de aeronavegación; que canibalizar es un término más, que no implica ninguna irregularidad; que mientras se cumpla con todos los procedimientos, nada pueda afectar la seguridad de vuelo; y el avión que pierde el componente no sale a volar y queda en tierra si el mismo es considerado dentro de la lista de equipamiento mínimo; que en equipos de fácil desmonte, puede ser que por rapidez se haga la canibalización para hacer una prueba.

Que Boyd iba periódicamente al hangar y con el resto de los gerentes veían los posibles problemas o necesidades que tenían; que se canalizaba a través de él para pedir los medios, personal, repuestos, etc.

Manifestó que no es una práctica habitual tener todo el stock de elementos; que depende de la capacidad económica de la empresa, de la cantidad de flota; que se tiene lo mínimo necesario para que el avión salga.

Agregó que el intercambio de partes se hace con formularios y quedan registrados en archivos; no se informa cada canibalismo en la DNA, son registros obligatorios y forma parte de los controles que hace la DNA.

En cuanto a la falla de timón, dijo que es una falla para prestarle atención, que puede ser la de Yaw dumper, pero no sabe si es no go o no.

93) Ernesto Agustín GARCÍA

Manifestó que desde abril de 2005 trabaja en LAN, donde vuela Airbus 320; que se inició en la Armada como aviador naval, donde estuvo hasta fines de 1994, y luego pasó a LAPA, donde volaba B 737-200 y 737-700, y allí estuvo hasta que cerró.

Que realizó el curso del B 737-200 en 1994, voló con instructor un mes y medio o dos meses y en noviembre o diciembre de ese año obtuvo la habilitación.

Refirió que el tiempo promedio de instrucción en la línea para comandante varía, que depende de la experiencia anterior; y si fue capitán de aeronave de porte, puede variar de dos meses a cuatro.

Que él fue habilitado por la armada para ser instructor, y en LAPA fue instructor de B 737-200.

Que conoce a Weigel por su relación de trabajo y porque fue su alumno en 1998, en varios vuelos; que mensualmente o cada veinte días había una reunión de instructores y se evaluaban los pilotos que estaban en instrucción y se veía el avance; que él hizo una parte de la instrucción de Weigel, quien tenía un avance bueno en la instrucción y se esforzaba por mejorar, recordando que hay un informe de él cuando lo evaluó.

Señaló que Weigel estuvo en instrucción luego de ser habilitado por Fuerza Aérea, y se le exhibió el legajo donde hay una constancia de que la habilitación de piloto fue otorgada por la Fuerza Aérea en julio de 1996..

Poder Judicial de la Nación

Se le hace ver que por una nota de la Dirección Nacional de Transporte aerocomercial de diciembre de 1998, Weigel supuestamente estuvo dos años y cuatro meses en proceso de instrucción; manifestando el testigo que sabía que en un simulador tuvo un tipo de problema, que salió reprobado o algo así y pasó nuevamente a ser instruido, no recordando bien el proceso, pero deja de recibir instrucción y pasa directamente a volar como copiloto, hasta que nuevamente tiene un simulador y se le vuelve a dar instrucción nuevamente para ser habilitado.

Que en las reuniones de instructores se hablaba –recordó- de que había tenido una serie de problemas y pasaba a un período de copiloto del avión para luego verlo en simulador e instrucción nuevamente para ver si podía ser habilitado.

Respecto a la fs. 179 del legajo que se le exhibió, dijo que se trata de un vuelo de 1997 donde está en instrucción en la línea para ser rehabilitado como comandante de B 737; que el objetivo era de habilitación de B 737, y fue uno de los vuelos que hizo con él.

Al serle exhibidas las fs. 14492/3 y 14049 –reunión de instructores en septiembre de 1998, dijo que en cada reunión se trataba de hacer una observación, y que se trata de un resumen del informe que elevó después de octubre de 1998, que está considerado en el temario para ascenso a comandante y no hay referencia en especial. Que no recordaba haber hecho el informe de fs. 14492/3; que pasaba justo a volar otro avión y dejó el informe.

Que el informe explica que fue un poco desprolijo y luego mejoró, él aconsejó estudio en el trabajo y como recomendación final que se le efectuara un recurrent en simulador antes de que se lo habilite como capitán.

Recordó otro caso de aspirante con tanto tiempo en instrucción, aunque no sabe si tanto tiempo, y que no fue habilitado como comandante, que fue Avancini, un señor que luego se jubiló.

Dijo que como comandante le sonó la alarma de configuración en Aeroparque.

En cuanto a la posibilidad de despegar en Aeroparque con flaps 0, dijo que no era un procedimiento standard, pero en simulador se podría, recordándole que en su declaración anterior dijo que lo experimentó.

Sobre la potencia del motor en los despegues, dijo se despegaba de acuerdo a la temperatura y que la potencia está dada por el EPR, que muestra la potencia máxima para esa temperatura, potencia y pista, que es la potencia que se debe hacer. Que estima que en simulador lo probó con potencia máxima; que si tuviera que salir con 0 flaps daría la máxima potencia.

Respecto al comentario de enero de 1997 –fs. 179 legajo-, señaló que para pasar de copiloto a comandante dependía de la experiencia en el avión mas allá de las horas de vuelo, y que no recordaba las exigencias de ese momento, y si para pasar de copiloto a comandante era un año o más.

Dijo que Weigel ya era comandante de SAAB –que no es un jet, es bimotor o turbohélice de poco porte-, y los capitanes de SAAB eran evaluados para ser comandantes de B 737, agregando que algunos pasaban directamente sin pasar como copiloto en forma previa. Que Weigel estaba en el curso inicial para ser comandante de B 737 sin ser copiloto del mismo antes. Que también había copilotos de B 737 que pasaban a ser comandantes de SAAB y luego a comandantes de B 737, de acuerdo a la experiencia.

En cuanto al hecho de que el manual de vuelo pedía 1.500 hs de vuelo en jet para ser comandante de B 737, y que en enero de 1997 Weigel no cumplía con ese requisito, dijo que su experiencia en aviones que no eran jets no las reemplazaba, y había que tratar de cumplir por lo menos esa exigencia..

Manifestó que la Gerencia de operaciones o de instrucción era la que pedía que se evalúe a un piloto, la que proponía al candidato, y luego se lo habilitaba o no. Que él fue instructor a fines de 1995, y fueron gerentes en ese momento De Víctor, Diehl y Chionetti.

Refirió que el informe del año 1998 –fs. 14492/3- está hecho en un formulario de inspector de ruta, pero él no es inspector de ruta. Que son vuelos del 2 al 9 de octubre para comandante de B 737-200, y cuando dice “un poco desprolijo con velocidad y procedimiento” aclaró que hay ciertos

Poder Judicial de la Nación

parámetros de acuerdo al manual y la metodología a seguir, que puede tener ciertas variaciones, y luego mejoró en entradas posteriores.

Dijo que voló bastante seguido con Weigel, y tenía dificultades con el estudio de manuales, y le hacía recordar ciertas cosas que lo iban a beneficiar; que le costaba memorizar algunas cosas y relacionar; que los aviones operan con varios manuales a la vez; y QRH lo fue mejorando.

Señaló que en un vuelo de línea hay cosas que uno no puede controlar, por eso recomendó que haga adiestramiento en recurrent, periodo con mayor exigencia de estudio y vuelos; que recomendaba un recurrent normal, que eran 3 turnos; que él no lo podía habilitar sin probar en emergencia, y por eso recomendó el recurrent. Agregó que es razonable el recurrent, sino no lo hubiera habilitado.

En cuanto al informe de reunión de inspectores de fs. 14049, dijo que en la misma estuvo presente y es el García que allí figura; que cuando dice “22 Septiembre de 98 Weigel 1c/semana”, no sabe qué es, no lo recordaba; que en el de fs. 14051, el 20/10/98, también estaba presente. Que en noviembre de 1998, Weigel continúa en instrucción, creyendo que estaban Velázquez y él, y que iba a simulador, pero que no lo recordaba. Que efectuó el informe en octubre de 1998 porque se estaba yendo a USA a buscar el B 757, y no recordaba si en noviembre de 1998 Weigel había hecho un nuevo examen, pero que debería estar en su legajo si fuera así.

Dijo que sabía que Weigel era amigo de Lipka, pero que desconocía si tenía relaciones personales con autoridades de la empresa.

Señaló que él tuvo deuda de vacaciones, que los instructores no eran muchos y no había lugar para tomarse las vacaciones completas, porque había mucha gente en instrucción.

Al serle exhibido su legajo personal, dijo que en el parte de vacaciones de fs. 1 del 19/11/99, la letra es toda suya. Que el Gerente de línea era el Comandante Gallino y el de Operaciones era Chionetti. Que el parte de vacaciones que hacían pasaba por operaciones. Que en el de fs. 10 no es su

firma ni su letra, y que puede que el parte no estuviese hecho; que a fs. 11 no es su firma, que el de fs. 12 son casi las mismas fechas; y que no recordaba haber pedido que le firmen el parte.

Manifestó que al curso teórico en LAPA fue con los manuales, lo hizo con Ossa, que había alguien de mantenimiento, también Chionetti, José García, De Victor. Que es el ground scholl, les dieron el material y también iban a clase. Que eran sólo dos alumnos en ese período y trataron de acomodar los horarios con los profesores puesto que ellos también operaban en la línea; y que cuando ingresaba mucha gente se armaba un curso.

Dijo que no recordaba bien si era habitual pedir los legajos de los aspirantes para examinar, pero si se pedía un legajo en especial se podía analizar. Que cuando estuvo más organizado el tema con las reuniones, se analizaban los legajos o cómo venían en instrucción, no recordando cómo fue en el caso de Weigel. Que al principio averiguó qué instrucción había que darle y el objetivo final. Que a veces no es bueno ver el legajo para no tener prejuicios. Que las reuniones eran presididas por el jefe de línea o por el Gerente de operaciones.

Al serle leída su declaración anterior en cuanto a que LAPA le dio el material y el curso lo dio Otamendi, Rubino, José García, dijo que realmente no recordaba las personas que estaban dando el curso, pero si lo dijo en ese momento que era más cercano, es más exacta la declaración.

En cuanto a la instrucción que hoy desempeña en LAN, refirió que si alguien es reprobado en el curso inicial, lógicamente no empieza a volar y vuelve a hacer un curso completo; que si habla de que le fue mal en recurrent se lo vuelve a mandar a recurrent.

Manifestó que Weigel era un piloto normal en las situaciones en que lo evaluó y cumplía las exigencias de un piloto standard en cuanto a seguridad.

Señaló que nunca sintió presión para que apruebe a algún piloto en especial, y tampoco en cuanto a Weigel.

Poder Judicial de la Nación

Explicó que podía luego incumplir ítems que habían sido evaluados – como cabina estéril-, ya que la instrucción puede estar bien dada en examen, pero después él no sabe lo que puede pasar.

Agregó que es común tener desprolijidad en velocidades, en ciertos parámetros; que desprolijo en velocidad es más o menos cinco nudos; si está más allá de los cinco nudos es standard menos, que es lo que puso en la calificación, que ajustó porque con la cantidad de días en instrucción estaba en standard o standard menos.

Que a Weigel le faltaba algo para que lo aprobara, por eso lo mandó a recurrent; y quizás el objeto del período más largo en instrucción era que necesitaba profundizar.

Manifestó que escuchó la desgrabación del CVR, que escuchó la alarma, que Weigel estaba instruido en ese tipo de operaciones, si bien a él no le ocurrió justamente con el nombrado, pero que estimaba que si no abortó no se debió a una falla en la instrucción, sino que le resulta inexplicable lo que pasó; que el error que cometió es que no actuó con la alarma y no efectuó las listas correspondientes.

Por último, refirió que le habían preguntado si Weigel podía ascender a comandante y dijo que no lo podía aprobar sin simulador y por eso lo recomendó.

94) Andrés Alejandro BRANCALE

Refirió que comenzó como mecánico en LAPA en 1993 (cuatro años), y estuvo hasta el 2001, habiendo sido también inspector (entre siete y ocho años) e instructor.

Que la habilitación como mecánico la tenía desde antes de estar en LAPA; que estuvo en Fuerza Aérea en 1978 y en Aerolíneas Argentinas de 1984 a 1992. Señaló que no había gran diferencia entre esta última y LAPA.

Dijo que a Weigel lo conocía en lo laboral, y recordó un incidente en un traslado de una aeronave a Chile a hacer inspecciones, que de la parte técnica de pilotaje no sabe a que llegó, que hubo una discusión, los dos tenían el grado de piloto pero que no sabía si Weigel era piloto. Que era un vuelo sin pasajeros, y de los que viajaban, sólo recuerda a Alvarez. Que hubo una conservación de tonos elevados entre la tripulación, no una discusión. Que aterrizaban con mucha niebla y hasta que no aterrizaron no estuvieron tranquilos, que supone que discutían sobre lo técnico y el pilotaje, y el comandante Aras increpaba al copiloto Weigel. Que ese día empezó mal, Weigel quería llevar el avión y Aras le dijo que no, luego se produjo un entredicho entre ellos y salió de la cabina. Que era la primera vez que cruzaban ambos la cordillera y por eso dijo que mantenían la posición como estaban.

También recordó otro traslado en vuelo carguero que fue un descenso de Weigel muy brusco y para el compareciente fue bastante feo.

Al serle leída su anterior declaración, a fs. 27315, manifestó que es verdad que todos se conocen y había comentarios respecto de Weigel, no pudo decir si buenos o malos, pero que uno sabe cuando se es profesional o no, y en este caso había cosas que no le gustaban y otros compartían esa opinión.

Dijo que el WRZ estaba en perfectas condiciones, no sabe por qué estuvo parado.

Al exhibírsele la fs. 27314 vta. de su declaración, cuando dijo que se traían aviones que quedaban parados, señaló que fue un pensamiento suyo, que el avión estaba y había que ponerlo en condiciones para que vuele; que una empresa nunca tiene todos los repuestos que necesita y por eso están los manuales que permiten volar con las cosas diferidas; que no conoce ningún caso de un avión que haya salido sin un repuesto indispensable que afecte la seguridad de vuelo.

En cuanto a los cursos, señaló que los daban en la calle Córdoba, que él preparaba el material y que nunca tuvo el apoyo para dar la instrucción. Que los cursos los manejaba una mujer que estaba a cargo de la

Poder Judicial de la Nación

instrucción, reclamaban que se le facilite compra de elementos, videos, o material y no llegaban los pedidos. Que lo que necesitaba se lo pedía a una mujer que no recuerda el nombre, y los cursos se daban por la profesionalidad de los instructores; agregando que la parte empresaria debería haber dado todo el apoyo. Que Vandam y Rastelli estaban a cargo de instrucción, y como instructor dependía de ellas, que recibían a la gente y administraban las fechas pero no tenían ingerencia en el curso, y cree que arriba de ellas estaba Arzeno.

Cree que este reclamo lo charló con Vandam para mejorar algunas cosas y en 2001 se retiró de la empresa; que esos cursos fueron en 1998, 1999 y 2000 y eran de los aviones nuevos B 737-700. Que los cursos se daban con la máxima calidad que podía expresar y que su experiencia le permitía. Que quien daba la instrucción no podía dejar de hacer su trabajo, y armaba el curso en su caso, lo que difiere del resto de las compañías.

Refirió que hubo un hecho con la expedición de un certificado, que no lo firmó él sino otra gente, y que cree que se entregó antes de finalizar el curso, que era para habilitar una escala –no sabe cuál- y necesitaban que la persona tuviese habilitación, y por eso se firmó antes el certificado; él discutió con un gerente Hugo Schemkamp) porque no quería firmar el certificado.

Señaló que en 2001 le llegó el certificado de despido sin saber el motivo, le pidió explicaciones a Donari –de quien dependía- y a Schemkamp, pero no se las dieron. Agregó que a Schemkamp había actitudes de él que no le gustaban, porque era muy rígido en los trabajos, para él era o no era; por ejemplo si le pedían que a un avión se le haga una reparación cuando vuelva y él decía que no; para él no hay grises: es go o no go. Que si un inconveniente podía ser diferido, había una conversación en torno al problema, y la decisión de firmar la tomaba él. Que ni la MEL lo autorizaba a que el avión saliera cuando se vencía el diferimiento y esa era su opinión.

Que no estaba conforme con la política de mantenimiento de la empresa, que en el tema de repuestos era lo justo y necesario. Que en algunos momentos, por los manuales podía hacer volar a un avión, pero a veces

prefería tener los repuestos, y no esperar al último día de diferimiento; los elementos tenían que estar un día antes que se venciera ese plazo.

Respecto al Ingeniero Alejandro Kaniuca, dijo que lo conoció, y que en el último tiempo estaba a cargo de un sector del centro de mantenimiento.

No recordó si en diciembre de 1998 la DNA detuvo la flota de LAPA.

Dijo que el día del accidente estaba en su casa; y que por su cuenta fue al hangar; que hasta donde se acercó, vio un cuarto de semi-ala y un dispositivo slat guardado, por lo que ya sabía qué había pasado: que no había salido el slat de la parte delantera del ala; aclarando que slats y flaps trabajan coordinados, son simultáneos.

Al serle leída la fs. 27313 vta., dijo que afirmaba lo que había manifestado en ese momento sobre las cartas de aproximación. Agregó que él no reportó el incidente a la compañía, desconociendo si lo hizo el resto. Que tampoco reportó lo del descenso brusco del vuelo del carguero, que fue de Salta a Tucumán, que no le correspondía a él sino al comandante; que es su opinión y no sabe si está bien o mal. Indicó que para él no hizo el circuito que tenía que hacer y entró como venía, que estaban los parlantes abiertos.

95) Juan Carlos OSSA

Refirió que actualmente es empleado de LAN Argentina, donde da clases teóricas de instrucción; agregando que ya no vuela porque tiene 66 años.

Dijo que se inició como piloto en Fuerza Aérea en 1964; que a partir de 1965, como aviador militar, voló aviones de combate, y desde 1974, Fokker 28 y B 707 durante 9 años. Que en 1993 se retiró de la Fuerza Aérea y voló B- 747 en Aeroposta; después B 727 en Aerosur. Que en 1994 ó 1995 se incorporó en LAPA, donde voló B 737 y luego B 757 (en 1996 ó 1997); fue Jefe de Línea B 757/767, dio instrucción en B 737, 757 y 767, y luego del 2001 no siguió volando ya que la reglamentación permitía hacerlo hasta los 60 años, lo que ahora se extendió hasta los 65.

Poder Judicial de la Nación

Que fue habilitado como instructor de vuelo en Fokker en 1974 y siempre se desempeñó como instructor de vuelo.

Que en LAPA, fue instructor de B 737 desde principios de 1995 hasta fines de 1996 aproximadamente. Que el curso lo hizo con el comandante De Víctor en 1994, lo aprobó y fue designado Comandante a los 4 o 5 meses, luego de hacer la adaptación del ingreso a la empresa.

Dijo que a Weigel lo conocía por su relación laboral. Que voló con él cuando el nombrado aún no era comandante, y su desempeño era Standard.

Que como instructor, le dio algunos recurrent, y también el desempeño fue Standard, nunca fue bajo ni sobre Standard. Que en los simuladores de vuelo, dependen del equipamiento que se utilice se refleja más la realidad o no.

Al serle leída su declaración a fs. 9635 vta, en la que dijo que Weigel se desenvolvía con limitaciones propias de su personalidad, manifestó que no recordaba por qué contestó de esa forma.

Se le exhibieron las fs. 168/173 del legajo de Weigel, y reconoció su firma. Refirió que se trata de un examen en simulador de vuelo, que por entrenamiento se realiza cada seis meses. Aclaró que a fs. 170 puso los comentarios normales que se realizan a un piloto luego de un simulador; que posiblemente Weigel tenía poca experiencia en ese tipo de avión.

Respecto a la fs. 227 de dicho legajo, manifestó que es formulario de solicitud de habilitación de licencia a piloto de B 737; que él era el instructor que lo presentaba al chequeo; que lo inspeccionó Luna, que está en el último turno del 21/7/96. Agregó que tendría que haber ocho turnos de simulador y hay solo dos del 19/7 y 20/7/96.

Que luego de eso, ya la Fuerza Aérea lo habilita como piloto sentado a la izquierda para poder manejar; señalando que Comandante lo designan las autoridades de la empresa; y, en su caso, voló poco tiempo por su experiencia.

Se le exhibió la nota de diciembre de 1998 de la fs. 4 del Legajo de Weigel, y al ser preguntado acerca de lo que pasó desde julio de 1996 hasta diciembre de 1998, y dijo que creía que era un período extenso, que no sabía lo que había pasado porque perdió contacto con él cuando pasó a la línea B 757, pero no recordaba ningún inconveniente con el nombrado.

Manifestó que en simulador no se imparte el tema de alarma de configuración, sino que se revisa en los cursos teóricos dónde existe alarma de configuración y que suena por 4 o 5 cosas.

Agregó que le tuvo que dar simulador porque está firmado por Luna, y que el curso completo debería estar en el legajo; que las lecciones del 19 y del 20/7/96 tendrían que ser en simulador, pero no sabe si fueron ahí o en el avión; que no comentó si se reiteraba lo de las velocidades mínimas; que piloto Standard significa que cumple con los procedimientos, y lo mismo pensó el inspector Luna; que Sampietro no lo evaluó, que fue en alguna oportunidad como inspector, lo conocía de la Fuerza Aérea y era inferior de él; que Castiella López era su superior.

Indicó que aparentemente de fs. 163 surge que se utilizó en simulador; que debe haber terminado antes del 15/7/96 y no se corresponden las fechas con el 19 y 20/7/96.

Por último, señaló que los parámetros de seguridad son más amplios en empresas comerciales que en la Fuerza Aérea.

96) Daniel Oscar MENDEZ

Refirió que en diciembre de 1997 hizo el curso inicial de B 737-200 y en enero de 1998 ingresó en LAPA; que hizo el teórico del avión y de la empresa, simulador en diciembre de 1997, y la instrucción en vuelo en enero de 1998, durante un mes y medio, y lo habilitaron en febrero de 1998.

Dijo que Weigel y él eran comandantes y no compartió vuelos con él; estaba en proceso de instrucción y volaba con un instructor y de comandante del avión. Que Weigel era profesionalmente correcto en briefing y en consideraciones de vuelo cuanto tuvo oportunidad de compartirlo.

Poder Judicial de la Nación

Que a Etcheverry lo conoció en la empresa y voló con él en una o dos oportunidades, ya que fue instructor en LAPA a fines de 1998 o principios de 1999.

Que al WRZ lo voló en varias oportunidades; era un avión normal de la flota y era gemelo con otro avión; que creía haberlo llevado a algún lado a mantenimiento.

Manifestó que fue al simulador de USA, que cree que era C, con todas las maniobras, con García Lignac y otros comandantes (Wilkinson y Roth), que se reprodujeron las maniobras previas al accidente, pero nunca se puede ver lo imprevisible de la realidad. Que se programó la pista de Aeroparque, la temperatura, etc., con misma potencia, pero hay un factor sorpresa que no se ve en el simulador; la situación inesperada no es elocuente como cuando es algo preparado y que va a suceder.

Afirmó que definitivamente nadie voló un avión no go en LAPA, que no es una conducta normal ni profesional.

Señaló que los abortos de despegue se practican en los simuladores y es materia de examen en la inspección final.

Indicó que EGT -temperatura máxima- podía suceder acá los días de mucha temperatura, pero no quiere decir que esté fuera de límite. Que creía que en B 737 sobre temperatura son 420°, y que 560° era temperatura de bases de escape y un poco más.

Refirió que el Registro de novedades de cabina lo visaba el comandante y había que poner atención a las novedades que no eran de confort; que cada registro tenía numeración.

Manifestó que voló en Brasil, Uruguay, Sudáfrica e India, y en todas había ítems diferidos de acuerdo a la MEL, agregando que LAPA es “10” en instrucción, comparada con el resto, y que nunca tuvo presión para aprobar a un piloto.

97) Martín Alfredo DONNARI

Manifestó que en LAPA ingresó en octubre de 1996 y permaneció hasta abril/mayo de 2003; que fue jefe de control de calidad hasta mediados de 1997; luego gerente de control de calidad (con la misma función y responsabilidades pero con cambio en la estructura) y gerente del área de mantenimiento –desde noviembre de 2002-.

Dijo que tenía a su cargo el área de inspección de aviones, talleres, recepción y supervisión técnica de los mecánicos de escala, de talleres de componentes que era productiva y su área de control de calidad (en ella dependía del representante técnico).

Señaló que participó en el informe de la JIAAC en el proceso de investigación del accidente. Que su función era asesor de la junta en lo que es cuestión de índole técnica, por como se fueron dando los acontecimientos. Que no participó en las recomendaciones, vio el informe final y estuvieron de acuerdo en los puntos que tocaban a cada área, no recordando si hubo informe preliminar.

Que participó en NTSB en la apertura de las cajas negras en Washington. Que viajaron con la JIAAC cree que el 3/9/99; el motivo del viaje era para participar como representante de la compañía en la desgrabación del CVR, ya que la JIAAC en ese momento no tenía la capacidad técnica para hacerlo, y para acceder a la caja podía tener problemas. Que él estuvo cuando se rompió la caja y se sacó la cinta, verificó la cinta, se pegó; que en el primer momento no lo escuchó él porque se quedó en FDR, pero sí se quedó Novo; señalando que al abogado Eduardo Márquez que estaba con ellos, no lo dejaron participar.

Respecto al Punto 4.1.7 de recomendaciones del informe de JIAAC sobre alarmas de despegue, dijo que alarma de configuración se chequeaba en check A cada 125 horas de vuelo; y lo que entendió de la recomendación era más bien a apuntar al diseño del avión para hacer un auto test y probarla antes del despegue, no sabiendo por qué se hizo en LAPA y no en Boeing.

En cuanto al Punto 4.1.11, sobre anotar en RTV la descripción de falla y datos de interés, era un pedido de técnicos a operativos para detallar

Poder Judicial de la Nación

una falla del avión, ya que es común que mantenimiento pida la mayor información para facilitar su trabajo.

Que previo y posteriormente al accidente, siempre se pedía a operaciones que recalquen a los pilotos para que anoten bien la novedad; agregando que en aviones más modernos hay código de falla, lo que acota el problema del avión y eso evita que se exprese el piloto con palabras y hace inequívoco el problema.

Al serle exhibidos los historiales de la aeronave WRZ, actualizado hasta mayo de 1998, del motor 1 actualizado a abril de 1997, y del motor 2 a marzo de 1999, dijo que podía pasar ya que no se podía destruir la documentación vieja del avión, como por ejemplo los RTV. Que la DNA no controlaba nada de eso.

Agregó que LAPA tenía la cantidad adecuada de mecánicos para las tareas que tenían que cumplir, y que las horas extras eran normales.

Que en diciembre de 1998, siendo gerente de control de calidad, hubo intervención de la DNA por un evento con la empresa CATA, aclarando que muchos servicios de mantenimiento se tercerizan con empresas reconocidas y certificadas por autoridad aeronáutica, específicamente en este caso, de componentes de aviónica e instrumental. Así fue que detectaron en ciertos componentes que durante un tiempo CATA no cumplió con un proceso administrativo de registro en órdenes de trabajo, y la DNA encontró que no cumplió con el manual de procedimientos de inspección y determinó que los componentes debían ser revalidados con un proceso concreto.

Que Kaniuca tuvo objeción de la DNA porque no cumplía con puntos de reglamentación en cuanto a cantidad de años de título de ingeniero aeronáutico, y no tenía firma autorizada.

Al serle exhibida su firma preimpresa en la aprobación del formulario de LUCIFORA, dijo que mientras no cambie el plan de mantenimiento, no es indispensable que se cambie el formulario, más allá de

que estén en funciones o no; que se mantiene mientras tanto no se cambie el contenido de la planilla.

En cuanto a los cursos de instrucción en mantenimiento, manifestó que nadie se quejó por falta de material.

Respecto a Escunzia, dijo que fue gerente de mantenimiento de Aerolíneas Argentinas, que era reconocido en el medio y llevaba más de 30 años en mantenimiento.

Manifestó que antes de estar en LAPA, estuvo en Aerolíneas Argentinas, y ahora es director de mantenimiento de LAN Argentina, y compara y califica a LAPA adecuada en cuanto a seguridad de vuelo. Agregó que en LAPA fueron pioneros en muchas cosas, entre ellas ISO 9001 en mantenimiento, primeros en realizar chequeo C de aeronaves nuevas B 737-700, y era de lo más alto que hubo en el país.

Que para los cursos de mantenimiento, la empresa les daba el material que se necesitaba, el aula, etc., y se cumplimentaba con visitas al avión de práctica. Dijo que Brancale fue instructor de algunos cursos de zona fría y otros, y no recordó si le efectuó algún reclamo de material.

Señaló que todos los días hacían una reunión en mantenimiento de áreas operativas, y se analizaban las operaciones del día anterior; que participaban el gerente de mantenimiento, el gerente de operaciones y a veces el jefe de línea, Boyd, el de servicios al pasajero y la representante de Boeing.

En cuanto a la provisión de herramientas, dijo que no es inmediata, y que no afectaba la seguridad de vuelo, pero quizás era más costoso para la empresa.

Manifestó que el WRZ volaba regularmente; que estuvo parado un tiempo –meses- a fines de 1998 o principios de 1999 ; que en ese momento seguramente conocía el problema. Que lo que más podía llegar a complicarlo tanto tiempo podía ser un problema de motores. Que mientras estuvo parado por problemas técnicos, se le sacaron componentes, y a medida que iban llegando componentes se le ponían y luego se hizo el chequeo.

Poder Judicial de la Nación

Al serle exhibidos los historiales de los dos motores, que se cambiaron el 8/1/99, y leerse la fs. 15 del informe de la JIAAC, manifestó que el avión estaba alquilado a una empresa europea y no podían mandar el avión al taller que ellos querían sino que tenían que mandarlo a otro taller, y no se ponían de acuerdo dónde reparar o instalar los motores; que no era un problema de leasing.

Respecto a los mecánicos en escala, dijo que se firmaba una declaración jurada desde el punto de vista laboral, no del punto de vista técnico.

Se le exhibió la documentación aportada por Cirielli, y sobre la falla del Yaw dumper que hubo en el año 1998, dijo que participó del vuelo de prueba, en el que el comandante era Borsani. Dijo que no recordaba desde cuánto tiempo tenía derivada la novedad técnica .

Respecto a lo que surge de la declaración de Piñeyro obrante en el cuerpo 33, en que se autorizaba a que se hiciera el vuelo de prueba para verificar la condición técnica del avión, indicó que no es una falla demasiado crítica, que es MEL categoría C, y se puede diferir diez días; que se debe haber cerrado la falla y volvió a repetirse; que en la novedad hay referencia a un telex de Boeing y participó, por lo que supone sería una falla repetitiva; vio el registro del 25/2/98, del 26/2/98, dijo que falta el cierre de novedades que está en otros registros, que hay un formulario para cerrar; al 18/3/98 y 19/3/98 dijo que debiera seguir diferido; que no puede haber pasado del 26/2 al 19/3 sin ser cerrada; que fue una novedad que se cerró y volvió a suceder; que no tiene nada que ver el indicador con la posición del avión; que el 20/3 ingresa él por la falla que se venía difiriendo.

98) Raúl NOVO

Manifestó que trabajó en LAPA desde noviembre de 1993; fue seleccionado como comandante de SAAB 340; voló hasta el año 1995, luego hizo el curso de ground y voló B 737-200 hasta 1998; posteriormente voló B

737-700, y en todos se desempeñó como comandante, estando en instrucción en los dos primeros, al principio. Que permaneció en LAPA hasta que quebró.

Refirió que en mayo de 1997, por sugerencia de Valerio Diehl, gerente de operaciones, empezó a ser oficial de seguridad aérea PREVAC dependiendo de Diehl hasta junio de 1999, y luego de esa fecha directamente del director general Boyd; que el cambio fue porque la autoridad de habilitaciones aeronáuticas observó la necesidad de la dependencia del organismo de la máxima autoridad de la empresa; que esto se impuso para todas las líneas aéreas; que no recordaba si la recomendación fue escrita pero seguramente fue así, porque las inspecciones y resultados se hacen por informes. Que la recomendación fue anterior y se implementó en el nuevo manual de operaciones de la empresa de junio de 1999, que antes era manual de operaciones de vuelo.

Refirió que en su caso, porque tenía 8.000 horas de vuelo, cuando se presentó al llamado de B 737-200 voló 9 o 10 meses como copiloto de ese avión y luego de inspecciones y nuevo simulador y volar como piloto con instructores fue habilitado como comandante; que no pasó lo mismo en el B 737-700. Que cuando obtuvo la habilitación de piloto del B 737-200, el ground lo hizo a mediados de 1995, y voló como copiloto porque había un comandante a bordo durante esos 10 meses aproximadamente.

En cuanto a inconvenientes, recordó haber tenido una falla siendo copiloto del comandante Giménez, cree que en Catamarca, que era un problema para modular el frenado, y una cubierta se gastó más de lo normal, pero problemas con alarmas no tuvo.

Dijo que a Weigel lo conocía; que él ingresó en noviembre de 1993 en el mismo grupo; era postulante a copiloto, entraron 8 ó 10 y sólo 2 entraban como comandantes, y hasta 1995 Weigel voló como copiloto en SAAB.

Que en B 737-200, no recordó haber volado con W, que siempre voló como su copiloto, y su desempeño normal. Que dentro del grupo de copilotos, era el que tenía más experiencia, de los más viejos, y a él le ponían copilotos más bien jóvenes. Que recordaba que en varios vuelos,

Poder Judicial de la Nación

cuando regresaba, lo esperaban sus hijos para hacer alguna actividad y conoció circunstancialmente a alguno de ellos; que tenía buen manejo del avión; que fue instructor de él en el curso de CRM.

Que Etcheverry ingresó a fines de 1998, y fue un participante del inicial de CRM, pero no voló con él.

Que investigó una falla que Weigel tuvo en el año 99, en que como comandante tuvo una alarma de fuego de motor, y en ese momento cuando tocó el piso tomó los mandos él y pidió las listas y solicitó a la comisario que viera si había fuego, lo comunicó a mantenimiento y luego se verificó que no había fuego, cumplió el procedimiento y asumió que se trataba de una alarma espúrea. Que estacionó la aeronave y bajaron los pasajeros y mantenimiento evaluó; por lo que aplicó buen juicio y criterio.

Señaló que por su cargo, se entera qué pasa para poder corregir y modificar la instrucción, hacer correcciones, publicaciones, agregando que esta investigación fue agregada a la causa.

Indicó que cuando no estaba en el cargo, en 1995, Weigel había tenido un problema por sobrevuelo en la costa y había sido sancionado, y de esto se enteró circunstancialmente por la comunidad de pilotos, probablemente después del accidente.

Respecto al período de dos años y cuatro meses que pasó entre que Weigel fue habilitado como piloto (julio 1996), y luego propuesto como comandante (diciembre 1998), dijo que estuvo en régimen de inspección; que muchos pilotos tenían dificultades, o altibajos, citando el caso de uno que , siendo comandante de B 737-200, no pasó el de B 737-700.

Manifestó que las funciones del Oficial de seguridad surgen del manual de prevención de accidentes de OACI, donde dice que es de asesoramiento; que no está ligado a culpas y castigos, y está volcado en el manual de operaciones; que se investigan incidentes y accidentes para prevención.

Que ubicaba al WRZ, que tenía un mellizo, y alguna vez lo voló, no recordando si estuvo inoperativo.

Que el 31/8/99 fue a Aeroparque luego del accidente; que le avisó por teléfono un despachante operativo; que intentó llegar al lugar pero no pudo, fue a la oficina y le avisaron que las autoridades estaban en el hangar, y allí estaba Deutsch, Chionetti, Wilson, Arzeno y alguien de mantenimiento, no recordando si era Donnari. Que hubo comunicación casi inmediata con Boyd, que no estaba en el país. Que no tardó mucho en llegar la JIAAC (estaba su presidente Viola, Pelliza, Larrosa y otros); que él los acompañó esa misma noche a la pista, vieron el frenado, la verja perimetral, trabajaron gran parte de la noche en eso, y no se podían acercarse mucho al lugar del siniestro. Que también había un grupo de la NTSB al otro día, gente de Boeing y de Pratt and Whitney, los fabricantes del motor. Que se designó gente para trabajar en el hecho y fue designado el comandante Veliz, de mucha experiencia, y que luego no pudo continuar, el ingeniero Donnari y él. Que la sala de reunión con la JIAAC era en la plataforma militar, trabajo útil por el idioma inglés; que se entrevistaba gente, y las autoridades americanas intervenían en todo lo que hacían, y ellos aportaban todo lo que podían.

Que viajó a USA en otro vuelo distinto por las cajas negras, y estuvieron presentes en la escucha en la NTSB, 4 o 5 días después. Que el CVR lo llevó a USA la JIAAC, y no sabe por qué lo llevaron allá. Que presencié la apertura de ambas cajas; era una oficina chica, estaba Larrosa, y gente de la NTSB; les sorprendió lo bien que estaba la cinta, que ellos mismos la sacaron, la llevaron a una sala de audio y comenzaron a escucharla; fue uno de los primeros en escucharla, le sorprendió lo que escuchó y le costaba creerlo; que lo escucharon 2 o 3 veces, Larrosa hizo una transcripción y ellos lo ayudaban para que fuera lo más exacto posible. Que Deutsch no fue a USA y no participó de las diligencias, y que el abogado que los acompañó no participó porque no había lugar físico, era un pequeño taller.

Que hicieron el trabajo con el registrador de datos, lo que demoró un día, se hicieron actas y se llevó todo el Ingeniero Larrosa, y a partir de ese momento la JIAAC los llamaba y les requería material.

Poder Judicial de la Nación

Respecto al lugar del accidente, dijo que esa noche no se aproximó mucho, pero vio que la cabina estaba impactada, cree que estaba hacia abajo porque había dos máquinas viales y un terraplén próximo.

Comentó el hecho vivido por Nora Nouches, la viuda de Etcheverry, por la información errónea sobre un dato que le brindara el piloto Jorge Lucas acerca de que uno de los pilotos salió caminando y se lo habían llevado; agregó que Jorge Lucas con su teléfono le dijo que había hablado con un médico del Hospital Fernández que decía que ahí estaba Etcheverry, que a las seis lo podían ir a ver, se pusieron contentos y al otro día cuando se hizo la inspección y se vieron los hechos notaron que esto no era verdad.

Refirió que el responsable de la seguridad aérea es el Gerente General, según se lee del manual de operaciones. Que los hechos se informaban al jefe de línea u operaciones, indicando quién informaba, y mencionó los informes anónimos que hizo llegar APLA. Que trabajó en la modificación del manual de operaciones y prestaba atención a fallas activas y latentes. Que la flota de pilotos estaba bien.

Que se debían vacaciones en la empresa, incluso a él le debían, y habló con Diehl, que le comentó que se había hecho un plan y se estaban otorgando vacaciones; pero se cumplían otros aspectos de la 671 como ser los descansos. En cuanto a la acumulación de vacaciones, dijo que quizás se debía que no se hubieran habilitado la cantidad de pilotos que se esperaba, pero no le consta.

Señaló que los días de la 671 primero se contaban año calendario, y que cree que después se contaban en 365 días, por modificación del 2000, indicando que lo que preserva la 671 es la fatiga de vuelo.

Dijo que se le acumularon vacaciones a partir del año 1995, cuando no se tomó la totalidad. Que no habló con el Director General de ese tema, y no tenía relación directa con Otamendi.

Al serle exhibido en su legajo personal el parte de deuda de vacaciones, lo reconoció; señaló que volaba al mes 45 horas, o sea la mitad de

las horas permitidas que son 80, y no cobraba nada extra por su actividad de PREVAC, manifestando asimismo que en los hechos que investigó nunca le surgió algo respecto al factor fatiga.

Manifestó que para volar, el comandante iba a la oficina de despacho donde estaba el RTV y la lista de diferidos.

Que fue instructor de CRM inicial de Weigel en el año 1998, y no trabajó con los legajos de instrucción, ya que no había necesidad, pero está seguro que la Gerencia de operaciones y de línea estudiaban los legajos para promover los pilotos.

Refirió que no todos tienen el mismo tiempo de transición para aspirar de copiloto a comandante, y quizás nueve meses no sea el promedio natural. Que sabe que Weigel tuvo dificultades, no se lo calificó, se lo mantuvo como copiloto y luego con nuevo simulador se lo aprobó, y el tiempo entre los simuladores hay que tenerlo en cuenta.

Indicó que nunca escuchó que volaran pasajeros en los baños, ya que no pueden hacerlo en otro lado más que en asientos; y que en el cockpit pueden traerse pilotos de otra compañía, si se dan las condiciones de vuelo adecuadas.

Manifestó que a Piñeyro lo conoce; que era copiloto de B 737-200 y después pasó a volar SAAB, que se cruzaban en pasillos no más, y cuando pasó a SAAB voló con él para que hiciera horas de experiencia como comandante; que nunca llegó nada de Piñeyro a su oficina; que se cruzó con él en seminarios de OACI pero nunca hablaron de las denuncias, de las que formalmente no tenía conocimiento.

Que Piñeyro dejó de trabajar en el año 1996, no sabe por qué dejó de volar ni si siguió volando, y luego fue despedido.

Dijo que no había protección o padrino de pilotos con preferencia de la gerencia de operaciones; que no recibió crítica o quejas del régimen de instrucción de los pilotos; que no recibió comentarios sobre la aptitud técnica de Weigel, y si las hubiera recibido hubiera hablado con el gerente de línea o de operaciones para comunicarle porque él no tenía función operativa.

Poder Judicial de la Nación

Respecto a Leitman Patt, manifestó que intervino en la diagramación de los cursos de CRM que se hicieron en LAPA y participó de algunos cursos; que no sabe si hubo distanciamiento de Leitman Patt, pero luego en la causa se enteró de que no estaba de acuerdo con CRM; señalando que en LAPA cumplieron con todos sus lineamientos; que no hizo saber antes del accidente su desacuerdo con CRM.

Que a los que terminaban el curso les entregaban el manual de CRM y a su vez al final del día en el primer año se entregaba un libro de Leitman Patt.

En cuanto al CVR, dijo que le costaba creer lo que estaba escuchando, que le llamó la atención que no requirió flaps; que es inaguantable e inaceptable la alarma, hubo pérdida de conciencia situacional, como que percibió que algo no estaba bien “que pasa??”, pero no comprendió, y no proyectó qué hacer –quedarse o continuar- o algo psicologico lo afectó para no hacer el análisis de esa situación. Que no recordaba haber escuchado lo del CVR en otra cabina, ni haber escuchado nunca a Weigel así.

Señaló que no le constaba que un piloto haya pedido desprogramarse por un tema de divorcio, y que es el piloto el que pide desprogramarse por algún motivo que lo aqueje, por ejemplo enfermedad.

Manifesetó que el área de mantenimiento era eficiente y normal, el control de calidad de mantenimiento de Donnari también, y que incluso se investigaron muchas fallas técnicas y el trabajo era eficiente.

Que la instrucción de pilotos era normal, y recordó casos en que LAPA preparaba a pilotos y luego se iban a otra compañía.

Que sólo alguna vez participó de las reuniones de los miércoles, y participaba de algunas que se hacían a la mañana con Boyd y los gerentes, en las que no se veían los legajos y no se discutían los ascensos de pilotos.

En cuanto a la recomendación 4.1.7.de la JIAAC a LAPA por la alarma, dijo que no se hacía a diario que los pilotos tomaran contacto con la alarma de configuración, y quizás era una recomendación para la instrucción.

En otra instancia del debate, Novo fue citado nuevamente a prestar declaración testimonial.

En ella manifestó que no cobraba adicional por su tarea de PREVAC; que él daba clases y tenía un suplemento como instructor de tierra. Que cobraba como comandante de B 737-700 y como instructor por clases que daba en los recurrents.

Respecto a la renuncia de Diehl, dijo que él trabajaba estrechamente con él, y un día los reunió y dijo que se iba, pero él no presumía que iba a dejar el cargo. Que sabe que de inmediato se hizo cargo Chionetti y siguió trabajando con el mismo equipo (De Marsico, el médico aeronáutico y el resto de las personas).

Al ser preguntado acerca de si recordaba alguna cuestión relacionada con una falla de sistema de extensión de flaps en un B 737-200, dijo que hubo un caso en Bariloche en que inicialmente no se extendieron los flaps como se esperaba; que esto se hace a las 10 millas, lo resetearon y el piloto informó a la torre, se mantuvo en espera, analizaron la situación y se hizo una investigación luego que el comandante presentó el informe al gerente de esa línea. Que el piloto solicitó permiso para aterrizaje anormal, y se hizo aterrizaje normal; que la torre había destinado los servicios de emergencia y con ese informe del piloto él investigó el tema para verificar que se hubieran aplicado todos los procedimientos para ver qué se podía hacer o corregir.

Agregó que tuvo que haber habido falla mecánica aunque no del instrumento. Que la palanca de flaps se ponía en posición y el flaps no bajaba, y esto lo reconocieron visualmente porque se fijó la comisario, pero no recordaba la matrícula del avión.

Indicó también que en otro vuelo, cuando el piloto bajó los flaps, tuvo asimetría de un lado y el otro no, y se cambiaron repuestos. Que se hizo un vuelo de prueba y luego salió a volar normalmente.

Le fue exhibida una fotocopia de la carpeta de PREVAC, para ver si se trataba del vuelo de Bariloche que mencionara, y dijo que creía que era el mismo (vuelo 3070), aunque no figura, pero que es el único hecho que trabajó de extensión de flaps. Refirió que el informe se hizo con carácter de

Poder Judicial de la Nación

reservado porque optimizaban procedimientos y buscaba un poco más para aprender y ver nuevas cosas que sirvieran; que puede ser que lo haya hecho así para preservar a los tripulantes (cree que el comandante era Nievas) de que se hablara del tema. Que la nota está dirigida a los instructores; que lo que buscaba era una nueva opinión u otra información que sirviera y así entregarla a toda la flota.

Dijo que no es un procedimiento normal el que sucedió; que el avión estuvo momentáneamente con la falla, que no fue incidente porque no aterrizó de ese modo. Que no se detectó ningún tipo de falla en esos flaps, pero se cambiaron piezas del sistema de accionamiento. Que ese avión es similar al WRZ porque es de la flota de B 737-200, y los aviones son acordes a la generación y fecha de construcción, que genéricamente es igual, pero había un avión al que se le decía mellizo del WRZ, que cree que era el WYI.

Añadió que si este problema hubiese ocurrido en el despegue en lugar del aterrizaje, hubieran sonado las alarmas como sonó en ese caso.

Al ser preguntado acerca de si hubo alguna presentación o queja relacionada con la aparición de objetos extraños en los sinfines de los flaps, dijo que no hasta el accidente.

Señaló que este informe es del 2/8/99 y el hecho tuvo que haber sido días previos.

Acerca de si hay relación de esto con el vuelo 3142 siniestrado, en el que se encuentra que los sinfines estaban sin accionar, dijo que son dos situaciones distintas pues en ese caso la palanca no estaba accionada.

Manifestó que desconoce si el FDR presentó alguna anomalía en relación al despegue en momentos previos; que de lo que investigó no. Que él fue designado en la JIAAC y aportó cosas a la Junta, participó de la investigación, fue a Washington, estuvo en la apertura y grabación; que lo que dice del CVR y lo que se encontró en el accidente es que no se pidió flaps. Que de lo que concluyó la JIACC y lo que investigó, se evidencia que el flaps no fue accionado y no bajó.

Que el resultado de FDR lo vio desgrabado, se hizo proyección, y se hizo el mismo día que se desgrabó. Que en los registros de FDR no vio un Bat Lock, no lo vio, y no sabe qué quiere decir.

En cuanto a Mauriño, dijo que lo conoce , que trabajaba en OACI y era un piloto que pertenecía a Aerolíneas Argentinas; que lo invitó a Diehl a participar de los cursos de factores humanos y Diehl lo designó al declarante y por eso viajó. Que tanto Mauriño como López Camelo eran de esa línea aérea, y son especialistas en seguridad y en CRM, y estaba en muchos seminarios.

Al serle exhibida la nota dirigida a Mauriño, recordó la comunicación, que es de fecha 6/8/99. Dijo que no recordaba cuándo salió Diehl, pero es en ese momento. Señaló que se trata de lo que comentó de OACI, de seguridad aérea; que él había trabajado en el MOV (primero Rubino y luego él), proponiendo incorporar elementos de seguridad aérea, y es posible que estuvieran trabajando en lo que era el MOE. Que en la nota le pide datos de organización de estructuras de operaciones para estudiarlas, y esto está dentro del marco que buscaba de optimizar el área de trabajo donde estaba.

Refirió que no podría decir si con el ingreso de Diehl se modificó la estructura de LAPA para hacerla semejante a la de Aerolíneas Argentinas. Que la gerencia de instrucción existía a cargo de José García.

Exhibió un informe de PREVAC de principios de año, en el que con la gerencia de instrucción se preparaba el plan de instrucción, y en el mes de marzo le propuso a Borsani agregar en los turnos que eran 2 (en 1999 eran 3), ver el video de recuperación de maniobras, que era la segunda causa de accidentes en el mundo, y dijo que eso se hizo. Que se fomentaba la seguridad aérea y era su función.

Que esto es del 8/3/99, y desconoce que fuera obligatorio para todas las compañías; que lo incorpora cada empresa como iniciativa. Que él vio en OACI que era necesario trabajar en ese tema por los accidentes que había.

Poder Judicial de la Nación

Recordó que se desempeñó al frente de PREVAC desde mediados de 1997 hasta que quebró LAPA. Que considera que la actuación de su oficina era eficaz en la prevención de accidentes, y el hecho del accidente es desgraciado y doloroso. Que él se planteaba si la empresa era segura, y veía las contrataciones para hacer simulador en el exterior; que se creó el propio centro de capacitación, se contrataban piletas para cursos, adoptó medidas innovadoras; fue la primera línea que obligó a que no se fume a bordo; que LAPA trabajaba en la Comisión nacional de peligro aviario, podía operar con B 767 en EEUU, incorporó una flota de B 737-700; en los manuales no transportaba mercancía peligrosa, se cumplían los cursos, y fue una de las que más gente destinó facilitadores/instructores de CRM. Que era una empresa segura.

Agregó que no tuvo elementos a su alcance que le hubieran podido advertir el accidente.

Se le exhibió la prueba 32 de Chionetti, que interpreta que es de su puño y letra, aduciendo que se trata de calificaciones de un examen teórico (ground inicial) en B 737-200 de nivel de interpretación del idioma inglés, en que Weigel obtuvo un 72%, agregando que cree que se aprobaba con 70%.

Por otro lado, dijo que en el año 1994 ó 1995 LAPA incorpora el concepto de CRM que volcó Rubino en CLR, que era comando, liderazgo y gerenciamiento de recursos, y se daba en los simuladores.

Refirió que fue facilitador de CRM a principios de 1997; fue instructor de tierra, y en 1994/1995 conjuntamente con Piñeyro –quien lo invitó- participó de los cursos de emergencias que se daban para los tripulantes de cabina, y son una herramienta eficiente para la seguridad aérea.

Indicó que al 31/8/99 el manual de operaciones que estaba en vigencia era uno que estaba usándose (el de mayo de 1999) y uno que se estaba realizando (con las correcciones), que lo trabajaron Diehl y Rubino, y fue el cambio de MOV a MOE. Al ser preguntado acerca de si estaba aprobado, dijo que él interpreta que hay un manual aprobado; que hubo

manual aprobado y hasta que no es vigente la aprobación del nuevo rige el anterior; que los cambios fueron producto de OACI de cambiar el MOV a MOE, con especificaciones operativas. Que interpreta que el manual de operaciones estaba aprobado porque estaba en vigencia, y no se acuerda la fecha en que se hicieron modificaciones.

Al ser preguntado acerca de si debería llegar a PREVAC si un piloto tenía problemas, dijo que no recordaba casos, pero si tomara conocimiento asesoraría en Programación de tripulaciones para que no volasen juntos. Que no tenía limitaciones para acceder a informes de comandantes, y no recordó el caso de Taboada de. 12/4/99 que se le exhibió.

Recordó un caso de alcoholismo dentro de la empresa, en que en una escala con pernocte un piloto estaba descompuesto y cuando fue a hacer el vuelo, el copiloto lo notó y se informó en la escala, y ese vuelo no se realizó y posteriormente lo hizo otra tripulación. Que ese piloto luego fue al servicio médico y estuvo sin volar mucho tiempo, la empresa lo apoyó, y luego, al volver a volar tuvo otro tema de alcoholismo y fue despedido.

En cuanto a la fecha de creación de PREVAC, dijo que fue en mayo de 1997, y surgió por iniciativa del gerente de operaciones Diehl, creándose este organismo acorde a lo que decía el manual de prevención de accidentes de OACI. Que en el organigrama inicial, dependía del gerente de operaciones, y a fines de 1998, en una de las inspecciones periódicas de Habilitaciones, pidió que dependa del CEO de la empresa y eso se incluyó en la modificación del año 1999. Que la Fuerza Aérea lo sugirió a todas las empresas, y LAPA lo tomó de inmediato y se explicaban los temas al director general; pero algunas líneas continuaron durante mucho tiempo dependiendo de Operaciones. Agregó que en Gol-Brasil está cambiando recién ahora. Respecto a este cambio de dependencia al CEO, dijo que según lo que leyó en artículos, en la medida que PREVAC dependa del máximo nivel le da libertad de acción para operar en toda la empresa y que la máxima autoridad tome conocimiento y adopte medidas al respecto.

Refirió que PREVAC surge del manual de prevención de OACI y en prevención no sólo se trabaja sobre la falla sino también en su

Poder Judicial de la Nación

prevención, desde que no se colocase una cinta en el avión en la puerta para que no se caiga la gente, hasta el estado de aeropuertos, cartas erróneas de aproximación, intentos de transportar mercancías peligrosas, pirotecnia. Que se trabajaba en instrucción, prevención, investigación de hechos propios y de otras líneas, y en estadísticas.

Dijo que en la oficina de PREVAC estaba él y compartía una oficina en el área de operaciones, y se enteraba de los problemas y volaba. Que había 3 empleados; trabajaba con Donnari, Gagliazo, el médico aeronáutico; era un grupo multidisciplinario.

Sobre su relación con el gerente general, dijo que tenía reuniones totalmente abiertas con él y antes de que dependiera de él, en las reuniones de la mañana iba a explicar lo que estaba haciendo, por ejemplo cuando prepararon el tema de CRM, que lo expuso.

Que en junio de 1999, cuando se aprobó la modificación, empezó a depender del gerente general (Boyd); tenía reuniones periódicas con temas en los que estaba trabajando, y siempre fue bien recibido.

Acerca de cómo estaba estructurada la oficina de prevención en otras empresas, dijo que formaban grupo de PREVAC, Etcheverry en Austral, y Severino en Aerolíneas Argentinas. Que la estructura era similar, intercambiaban información por ejemplo de deficiencias en aeropuertos e iban juntos al seminario de OACI.

Por último, manifestó que hizo el seguimiento de una falla de Yaw dumper, en que hubo una guiñada brusca, se hicieron inspecciones, consulta a Boeing; el avión en servicio volvió a tener el problema, se cambió una unidad, se hizo un vuelo de prueba, y llevó bastante tiempo porque no se encontraba exactamente la falla que tenía la aeronave. Que recuerda que leyó el informe de mantenimiento y las consultas a Boeing, con la que había un contacto diario y se trabajaba permanentemente.

99) Sergio Arnaldo DI STEFANO

Dijo que trabajó en LAPA desde abril de 1993 hasta principios del 98, en octubre de ese año se reintegró luego de trabajar en otra empresa, y permaneció en LAPA hasta septiembre de 2001.

Que cuando ingresó la primera vez, hizo el curso de B 737-200 y se desempeñó como comandante de ese avión aproximadamente desde junio de 1993; que nunca fue copiloto de ese avión, sino que fue directamente comandante, y a mediados de 1995 pasó a volar B 757.

Refirió que su carrera la inició como aviador naval, desempeñándose como tal hasta el año 1990; que había volado aviones jet desde 1979; que luego trabajó en una empresa suiza y recién después en LAPA.

Señaló que volando un B 737-200 tuvo alarma de configuración en una oportunidad y abortó inmediatamente el despegue; que el avión no había empezado a moverse, y ocurrió por olvido en la configuración de flaps; entonces puso flaps y despegaron sin problema.

También sufrió la falla de motor en un despegue, y aplicaron el procedimiento para esa falla, cortaron el motor y aterrizaron de inmediato.

Manifestó que a Weigel lo conocía superficialmente porque nunca coincidieron en una cabina; que al principio el nombrado volaba SAAB, y cuando él paso a B 757, Weigel pasó al B 737, y cuando el declarante regresó a LAPA, Weigel ya estaba como comandante de B 737.

Refirió que a Etcheverry lo recordaba como piloto Standard y no registraba haber tenido inconvenientes con él, quien hacía sus procedimientos; agregando que le había comentado su vida personal.

Dijo que siempre en equipos de trabajo, como es una tripulación, se produce una comunicación muy especial sobre todo cuando es un grupo restringido; que se fomenta una buena relación y buen trato, y que no sea confianzudo.

Señaló que si el comandante está cometiendo un error y grave, no se puede evitar decirlo, y si persiste en el error le quitaría el control del avión y haría la maniobra correcta (asertivo); que es lo que él haría, pero en su experiencia vio muchas maneras de actuar; que a veces el copiloto es el líder

Poder Judicial de la Nación

natural o el comandante es autoritario, todo depende de los tipos de personalidades; por eso en algunas líneas aéreas hay pilotos que no quieren volar con otros.

Refirió que en el vuelo del accidente hubiera sido asertivo, se escucha alarma y corta; le hubiera dicho “pará, abortá y si no lo hago yo” , pero cree que la personalidad de Etcheverry no daba para eso.

Por otro lado, manifestó que nunca fue presionado para despegar en malas condiciones; que pudo haber salido con luces de emergencia que no estuvieran en condiciones, pero consideró él que era lo correcto y no recordaba haber hecho informe, como tampoco haber rechazado volar un avión. Reconoció haber volado excedido en vacaciones.

Indicó que tuvo una falsa alarma en un 757 en Punta Cana que era lumínica y auditiva; que abortó dos veces y despegó la tercera, asumiendo que era una alarma espúrea y esto lo habían hablado en el briefing.

Explicó que si se interrumpen las listas de chequeo, se vuelven a empezar desde el principio y esto regía en LAPA y en todos los aviones.

Que tuvo un par de inspectores de la Fuerza Aérea en vuelo, quienes verificaban la documentación del avión y tripulantes.

Respecto a su actividad sindical, dijo que fue vicepresidente de APLA comenzando su gestión en 1997, luego de ganar las elecciones su comisión, en la que también estaba Piñeyro. Que conoció el hostigamiento de APLA hacia LAPA. Señaló que Piñeyro fue el hombre más conflictivo que conoció, obsecado con sus ideas, que se sentía el único dueño de la verdad absoluta, y ganaba gente con sus ideas, hasta que esa gente se daba cuenta que no tenía la mínima flexibilidad de negociar, entonces en ese momento esa persona pasaba a ser su enemigo; señalando que cuando formó parte de la comisión directiva de APLA, logró captar a miembros e ir contra el presidente y vicepresidente. Manifestó que el gremio es para negociar, no es todo para mí y nada para vos, y Piñeyro, en su afán de lograr objetivos, probablemente

buenos, no medía esfuerzos ni consecuencias y esto lo llevó a decir que si tenía que colapsar todo el sistema aeronáutico argentino, que así fuera.

Que Piñeyro convenció a esos miembros (Gonzalo Ruiz Sur, Roberto Benavente, Daniel Croti, Eugenio Costigliolo) e hizo que se empezara a hacer una guerra importante a LAPA, y la actividad de ese grupo creó la división de los pilotos de LAPA que crearon su propio gremio; agregando que esto fue cuando LAPA empezó a despegar como empresa.

Indicó que hubo un gerente de Aerolíneas Argentinas que llamaba personalmente a pilotos de LAPA para que se pasaran de empresa, y se fueron alrededor de quince de ellos.

Que luego del accidente de LAPA, volvió a pasar lo mismo. APLA intentó acusar que el sistema estaba mal.

Refirió que él era director para Argentina de IFALPA – Federación internacional de asociaciones de pilotos de líneas aéreas-, y en el año 1997 hubo una reunión en El Cairo a la que asistió acompañado por Piñeyro, en la que este último conoció a Mc Innis y entabló una relación por el tema de seguridad aérea. Pero él era técnico, no tenía capacidad de decisión, y Piñeyro hizo relación con él y se asesoraba. Que Piñeyro trató de ocupar el rol del compareciente, con trato directo a IFALPA, y tensó la situación.

Agregó que López Camelo, especialista en seguridad aérea e investigación de accidentes, colaboraba con Piñeyro en cuestiones técnicas.

Que no le consta que Mc Innis haya intervenido en un incidente en Mendoza, pero dijo que Piñeyro tuvo una actividad intensa y cree que enviaron a alguien de IFALPA, de quien Piñeyro buscaba apoyo político.

100) Fernán Enrique ARAS

Dijo conocer laboralmente a Chionetti y Borsani.

Manifestó que inició su actividad aeronáutica en 1979 ó 1980; que teniendo licencia comercial de primera se presentó en LAPA a fines de 1988, e ingresó como copiloto de SAAB 340, voló durante un año y medio, y al producirse reducción en la flota, renunció.

Poder Judicial de la Nación

Refirió que a principios de 1993, se reintegró en LAPA en calidad de copiloto de SAAB 340, fue comandante de SAAB a partir de 1994; luego pasó a desempeñarse como copiloto de B 737-200 en el año 1995 y al año (con 800 horas como tal) pasó a hacerlo como comandante de B 737-200; que también hizo cursos de B 737-700, y en 1999 pasó a volar B-757. Indicó que en LAPA evaluaban la experiencia, y que él no había volado jets con anterioridad.

Señaló que en el momento del accidente del WRZ, estaba en Miami haciendo el curso de B-757.

En cuanto al curso inicial de CRM, dijo que lo hizo en 1997 ó 1998, cuando estaba Leitmann Patt, y la recurrencia la hizo al año siguiente, a los 12 meses.

Respecto a sus vacaciones, refirió que hubo momentos en que se atrasó el goce de las mismas; que le debían 60 ó 70 días que eran partes de vacaciones que se le debían de años anteriores, y se debían al crecimiento de la compañía.

Manifestó que el decreto 671 incorpora 10 días opuestos, que la obligación se impone en el convenio colectivo de trabajo, y para tomarlos dependen del encargado de la tripulación. Que lo más importante es valorar la fatiga, aclarando que él nunca voló fatigado, ya que uno sabe si está cansado.

Refirió que hubo épocas complicadas para obtener vacaciones, que se las pedían a los jefes, y que había una planificación anual que a veces no se cumplía porque los pilotos se iban a Aerolíneas Argentinas; que muchas veces fue delegado gremial, y que no hubo estudios de fatiga ni por parte de la empresa ni de la autoridad.

Comparó las horas de trabajo y los días libres en el mes que tienen en otros países, señalando que Argentina tiene normas más protectoras; y señaló que el decreto 671 cuida la fatiga aguda en el día de trabajo, la preserva, porque si existe fatiga de alguna manera está amenazada la

seguridad de vuelo; que no está fundado en estudios médicos de fatiga; agregando que la sumatoria de muchas termina siendo la acumulativa.

Manifestó que Weigel era compañero de trabajo, que voló con él, y por sus características personales le sorprendió mucho el accidente, ya que en los vuelos con él no consideró que le podría pasar una cosa así.

Respecto a un hecho puntual en un vuelo Ferry a Chile que estaba bajo su comando, recordó que le plantearon que había tenido un problema con Weigel y no fue así; que le habían dicho que casi se había impactado contra la montaña, pero no sabe de dónde lo sacaron, señalando que uno de los mecánicos uno era Brancale. Agregó que todo el vuelo lo realizó el declarante, que Weigel lo asistía y no hubo ningún problema; que Weigel le cuestionó la invasión de área, hubo una discusión terminado el vuelo, pero no hubo riesgo para la seguridad del avión.

Dijo que no conoció a Etcheverry, y que con Tantos debe haber volado algunas veces; y que no le consta que hubiera amistad entre Chionetti y Weigel.

En cuanto a una discusión en un vuelo a Santiago de Chile, manifestó que en ese lugar es una sola pista y larga; que se hizo el aterrizaje y le dan para despegar la pista; salieron de la pista y le dan posición muy cercana; que es una tarea de APU que normalmente la hace el copiloto y la perilla está adelante de la cabeza del comandante, por eso la puso en marcha él, y Weigel le hizo un comentario que no le gustó al compareciente, por eso estuvieron tomando un café, pero no hubo un problema de seguridad, que no le sacó los controles ni le dio los mandos a Weigel; que esto fue entre 1996 y 1998. Explicó cómo pedía las distancias y altura, y como se iba “cross-chequeando”; que no había discusión, se preguntaba distancia y altura, y quizás desde el no conocimiento no se interpretó el trabajo en cabina, que en su caso es muy imperativo; que le pedía pedía distancias en vez de poner énfasis en el nivel de vuelo, y le fue leída su declaración obrante a fs. 27317.

Señaló que las dos cosas son importantes: distancia y altura; que no se acordaba puntualmente lo que pasó, que están leyendo en ese momento

Poder Judicial de la Nación

los dos lo mismo, y puede que uno se quede más que otro, pero no fue una discusión de algo técnico.

Por otro lado, refirió que LAPA tenía en exceso programaciones de posta en algunos lugares, por ejemplo Mendoza, Córdoba, etc. y en el Caribe, lo que hace que el ambiente donde se desempeña el piloto es que a pesar de estar trabajando, estaba en descanso.

Que conoció a la señora de Weigel y al hijo mayor y al menor, porque los acompañaron en una posta en Mendoza, no recordando cuánto tiempo antes fue de su separación. Que tenía una relación con él ya que estudiaron juntos y fue a su cumpleaños de los 40.

Respecto a dicha separación, dijo que no vio nada extraño, que Weigel no iba a dar lástima por los pasillos, tenía un temperamento fuerte, era consciente de sus problemas pero los limitaba, se reservaba y no comentaba abiertamente su problema; que se enteró en una reunión a la que fue con el hijo más grande que no andaban bien las cosas con su mujer.

Dijo que en todos lados hay comandantes que se han divorciado, no recordando que alguien haya pedido bajarse de vuelo por un divorcio, ya que no todos lo toman de la misma manera.

Respecto a la cabina de CVR del WRZ, señaló que Weigel nunca hizo eso con él, ni conocía a nadie en LAPA que lo haya hecho, que nunca vio una cabina tan desordenada. Agregó que en Internet esta la cinta del vuelo, y se ve que se deja una lista afuera, mientras que las otras listas se hicieron; que no creía que Weigel siempre hubiera tenido ese tipo de cabinas. Que Weigel no abortó no porque no lo sabía, sino porque en la cabeza algo le hace decir “no, no, no”; que no tendría que haber llegado a tener una cabina tan descontrolada, que no entiende bien qué pasó, y esto en un simulador es impensable.

Señaló que conoce casos de que comandantes han bajado a copilotos, desconociendo si fue como sanción; agregando que no es castigado

el que baja, sino que está en proceso de recuperación, puesto que un piloto instruido es muy valioso para la empresa.

Manifestó que conoce a Chionetti 25 años, y no se benefició en LAPA por eso ni ocupó un cargo en la empresa

101) Jorge BIRÓ

Dijo que comenzó en la Escuela Militar en el año 1976.

Refirió que en 1994 hubo un llamado en LAPA, por el cual ingresó su hermano; que él se presentó como comandante de B 737-200 ante el Gerente de Operaciones, tuvo entrevistas personales, quedó preseleccionado para volar a fines de 1994, y el 29 de enero de 1995 fue a hacer el curso de dicho avión en simulador; que le dieron los manuales del mismo (que son suficientes porque los da el fabricante), no le dieron clases de ground school y le tomaron examen de ingreso. En cuanto a su experiencia previa en aviones jet, dijo que tenía aproximadamente 3.500 horas de vuelo.

Que tomó los cursos anuales que le correspondían, y también los de Recursos Humanos.

Que tuvo deuda de vacaciones, sin poder precisar los días ni la razón de tenerla; que se las fue tomando y la deuda quedó atrás.

En cuanto a la alarma de configuración, dijo que suena porque no está colocado el speed brake o está mal colocado, y que esto es lo que le puede haber ocurrido al vuelo siniestrado. Que la alarma es una seguridad que pone la fábrica, una barrera para avisarle al piloto que no tiene configurado al avión para el despegue; que se le enseña a los aspirantes, se les exige el conocimiento de las causas por las cuales suena y se practica en simulador.

Dijo que en el momento del accidente, estaba en Seattle para volar B 737-700. Que a Weigel lo conocía, que voló un tiempo como copiloto y posiblemente hizo algún vuelo como instructor de él, no pudiendo precisar las fechas, pero señalando que tienen que estar los antecedentes. Que Weigel estuvo volando como copiloto y luego como capitán con instructores, no recordando cuánto tiempo. Que en los vuelos como instructor, hacía una

Poder Judicial de la Nación

devolución al alumno y una planilla, que queda como antecedente en el legajo del piloto como instrucción.

Al serle exhibido el Legajo de simulador de Weigel a partir de 1996 (fs. 178 y ss.), dijo que no hay nada firmado por él, aclarando que los formularios de evaluación eran como los de fs. 179, y que se los entregaba al piloto o a la jefatura de línea.

Respecto a Etcheverry, dijo que voló una vez con él, y fue un vuelo normal.

En cuanto a un incidente de falla de yaw dumper, dijo que creía que en un vuelo tuvo un movimiento en un B 737-200 (no recordando la matrícula), pero no lo pudo precisar, y no tiene relación con el WRZ. Agregó que no voló aviones no go.

Al serle exhibida la fotocopia de RTV del 25/2/98 que obra a fs. 6529, reconoció allí su firma y su letra, y señaló en cuanto a la discrepancia 2, que la falla no se repitió nuevamente; que se desconectó todo y cuando se volvió a conectar no se repitió la falla.

Manifestó que por motivos personales, pidió ser bajado de vuelo al Jefe de Línea (Borsani), ya que se estaba divorciando y no estaba en condiciones de asumir sus responsabilidades de comandante, y le dieron la licencia ese mismo día.

Refirió que actualmente vuela en LAN, y que hoy tiene cumplidas las vacaciones.

Señaló que cuando entró en LAPA, el gerente de operaciones era De Víctor, no recordando si el de instrucción era García o Rubino; manejándose con con Rubino hasta que dio su examen de ingreso.

En cuanto a las reuniones de instructores, dijo que los citaba el gerente de línea y eran una vez por mes o cada dos meses, en que se los sometía a una expresión verbal del desarrollo de la instrucción, cada uno emitía el juicio del piloto que evaluaba, y se buscaba consenso para habilitaciones de B 737, se hablaba de las propuestas de ascensos de

comandantes, vacantes, cursos, vuelos de transición, etc., no recordando inconvenientes ni nada de Weigel en las reuniones que le llamara la atención.. Que él fue instructor 2 ó 3 años; que había más o menos 10 instructores; que había 10 ó 20 pilotos en instrucción aproximadamente (Weigel entre ellos).

Acerca de la decisión final de asignar un comandante o un copiloto, dijo que la tomaba el gerente de flota o el jefe de línea, y si alguien no estaba en condiciones, no se lo habilitaba.

102) Jorge Mario MALATINI

Refirió que en 1995 ó 1996, se presentó en LAPA para ingresar como piloto (comandante de B 737-200); que él provenía de Aerolíneas Argentinas, donde era copiloto de B 727, y donde llevaba 17 años (ahora lleva 28 años). Dijo que un par de amigos de la aviación le comunicaron que en Operaciones de LAPA en Aeroparque, se podía presentar y dejar sus datos para que lo llamen, que era una convocatoria de pasillo, ya que no recordaba haber leído un llamado; que el comandante De Víctor era la persona de referencia, y lo atractivo para él era pasar a ser comandante. Que otros que trataron de entrar a LAPA fueron Roberto Ferrante y Ernesto Magide (también copilotos de Aerolíneas Argentinas). Indicó que le comunicaron vía telefónica que no había aprobado la entrevista personal que le tomaron Arzeno y Rastelli, que no fue técnica del avión.

Señaló que además de ser piloto comercial, tiene una empresa de fumigación aérea y realiza acrobacia aérea desde 1980.

Dijo que a Deutsch lo conoció posteriormente al llamado de LAPA (un año después), en el aeropuerto de Junín, haciendo acrobacia.

Agregó que en el caso especial de Magide, éste aprobó los exámenes y cuando lo llamaron no se presentó, volando actualmente en Aerolíneas Argentinas.

103) Héctor Félix NEGRI

Refirió que trabajó en LAPA desde 1999 hasta 2002, y anteriormente, desde 1988, fue oficial del Ejército, donde volaba turbohélices.

Poder Judicial de la Nación

Dijo que se presentó en LAPA por un llamado a través del diario, adjuntando su currículum vitae.

Que ingresó como 1° oficial de B 737-200 y, previo a ello, hizo los cursos correspondientes y hubo clases de apoyo en el hangar (eso era el ground school), que puede haber durado hasta quince días. Explicó cómo fue el curso, y señaló que de copiloto de B 737-200 pasó a copiloto de B 737-700.

Manifestó no recordar que le debieran vacaciones. Al serle leída su declaración en el juzgado, en la cual había dicho que le debían 38 días de vacaciones, indicó que valía más lo que dijo en aquel momento que ahora, ya que pasó tanto tiempo. Tampoco recordó el motivo por el cual se las habían denegado, ni la presentación específica hecha por el gremio de pilotos respecto a este tema, imaginando que el motivo era por la falta de pilotos de acuerdo a los vuelos programados. Señaló que, de acuerdo a la reglamentación, la deuda de vacaciones lo inhabilitaba a él personalmente. Que podría haber estado en infracción a la 671.

Que las horas de servicio siempre fueron respetadas y eso se cumplía, como también las horas de descanso en postas.

Dijo que conocía a Weigel de los pasillos de la empresa, y que tomó algún café con él en alguna ocasión. Que voló con él el último que hizo a Punta del Este, y fue un vuelo normal. Que tiene conocimiento que WEigel estaba separado y tenía relación con otra mujer. Que con Etcheverry no tuvo contacto personal.

Sostuvo que no recordaba las fechas en que hizo los cursos de CRM, creyendo que cuando ingresó hizo un curso obligatorio.

En cuanto a los tests del INMAE, dijo que eran cada un año, explicando cómo eran (copiar tarjetas o contestar 50 preguntas), y que siempre eran las mismas baterías de test. Que la licencia se mantiene vigente por el examen psicofísico.

Señaló que en el avión no se llevan más pasajeros que asientos, y que si un vuelo está sobre-vendido es un tema de tráfico.

Aclaró que ingresó a LAPA el 31 agosto de 98 y declaró en el juzgado en marzo de 2000; que antes de diciembre de 98 se tendría que haber tomado 15 días de vacaciones, que no recuerda si se tomó; que en 1999 se imagina que se tomó vacaciones en marzo/abril, no recordándolo bien; y que tampoco se acordaba si se había tomado de enero a marzo de 2000, señalando que en los registros de personal de la empresa o legajo esto debe figurar. Indicó que en el libro de vuelo no figuran las vacaciones, sino los días que no voló, y que quizás no estuvo programado.

Dijo que cuando no está de guardia pasiva, está descansando, puesto que no está en actividad de vuelo. En cuanto a la responsabilidad primaria de contralor de vacaciones, dijo que es del piloto. Que al ser uno el responsable, tendría que haber dicho que no volaba más porque infringía la ley.

En cuanto a la cabina estéril, dijo que las tripulaciones siempre las cumplen, y que en el caso que él voló se cumplió, inclusive puntualmente cuando voló con Weigel.

Manifestó que el día del accidente, hacía un año que había entrado a la empresa, no recordando que le hubiera sonado la alarma de configuración en ese período; que posteriormente, en otra aeronave, hicieron una prueba y sonó, y por eso firmó dicho ítem en la lista de chequeo previo al despegue

Dijo que creía que una vez había tenido un aborto de despegue en un B 737-700, en Córdoba.

Refirió que el inspector de Fuerza Aérea que lo habilitó en B 737-200, fue Luna. En cuanto a la habilitación para piloto y copiloto, dijo que es distinto el chequeo del instructor; que al comandante le exige conducción y al primer oficial que lo asista.

104) Rodolfo Héctor ARGIMON FELDMAN

Refirió que empezó su carrera en el año 1975; en 1980 empezó a volar comercialmente; a principios de 1993 ingresó a LAPA como despachante de aeronaves –un mes-, y luego le habló García y lo tomaron

Poder Judicial de la Nación

como piloto y pasó a volar; que en ese momento tenía aproximadamente 4.000 horas de vuelo, y en B-707 unas 1.500 horas; que voló hasta el 2002, B 737-200 y 700 y SAAB 340, siempre de copiloto. Que después se fue con indemnización.

Señaló que para el SAAB, aplicó para comandante, pero en USA al instructor no le gustó su desempeño y quedó como copiloto; luego pasó a copiloto de B 737-200 y posteriormente a B 737-700, que es una máquina más tecnológica.

Dijo que nunca le tocaron personalmente abortos de despegue, pero que sabía que hubo varios. Indicó que siempre hay inconvenientes con el B 737-200. Que una vez le sonó alarma de configuración, se retrocedieron los motores, fueron a la plataforma y lo que fallaba era el sensor de posición de la puerta -que es la misma alarma-. Que se verificó en la MEL y para esa puerta hay que verificarla en forma manual.

Recordó, al serle leída su declaración en el juzgado, haber tenido la pérdida de motor a baja velocidad, y dijo que fue en un SAAB; que era un sensor que cambiaba la potencia de motor, que sucedió antes de los 80 nudos, fue al hangar, lo arreglaron los mecánicos y volvió a salir.

Que siempre, en todo momento, algún repuesto falta, y por eso se recurre a la MEL.

Señaló que estuvo con deuda de vacaciones al principio, cuando volaban mucho y eran pocos, y lentamente se fue poniendo al día con las mismas; indicando que en una época contrataban pilotos de PLUNA para cubrir los agujeros de comandantes.

Dijo que con Weigel voló en SAAB, y para él siempre fue Standard, como la mayoría de los comandantes, y no brillante, señalando que a Etcheverry no lo conoció.

Agregó que tuvo pérdida de comunicaciones en un vuelo; que se quedó sin radio para hablar con la torre e hicieron el procedimiento Standard;

que había pasajeros mecánicos y lo arreglaron; que la radio dejó de funcionar en vuelo.

Recordó una vez –siendo comandante Enrique Díaz- que tenían luz amarilla en un B 737-200 por el tema de los flaps, que llegaron a la cabecera, probaron y sonó la alarma.

Indicó que el SAAB no tiene alarma de configuración.

Por otra parte, dijo que nunca voló con avión en condiciones no go, y que no sabía si LAPA había sancionado a pilotos porque no volaron con aviones no go; que sabe que a Piñeyro y a Weigel le pusieron sanciones cuando eran comandantes. Al primero porque fue uno de los que lo dejó volar a él cuando estaba haciendo la transición de B 737-200 a SAAB (otros fueron Aras y Ciarlo, a quienes como a él no sancionaron), y al segundo por un sobrevuelo bajo en Villa Gessell.

105) Ricardo Carlos IBARRA

Refirió que estuvo en el Ejército entre los años 1977 y 1981, llegando a tener 1.900 horas de vuelo, pero no en jets; que luego estuvo en CATA –allí tuvo 6.000 horas de vuelo en jet F 27-, y posteriormente –en mayo de 1998- ingresó como primer oficial en LAPA, a través de un concurso y una selección, permaneciendo allí hasta el año 2002.

Dijo que no recordaba haber tenido deuda de vacaciones, como algunos de sus colegas.

Señaló que le sonó una vez la alarma de configuración por no sacar el freno de estacionamiento, pero fue posterior al accidente.

En cuanto a los cursos de CRM, indicó que lo debe haber hecho próximo al ingreso, y el recurrent al año, señalando que en LAPA era bueno el nivel de los cursos.

Agregó que con Weigel tenía una relación de amistad; que volaron juntos en el Ejército (donde Weigel como copiloto era Standard); que conocía a su mujer e hijos, que sabía que estaba separado y que fue una separación traumática, entendiéndolo que era una preocupación para el nombrado. Que en LAPA no coincidieron en los vuelos, y en la empresa se

veían muy poco; que nunca vio a Chionetti en la casa de Weigel, y no sabe si era su amigo, como sí lo era Lipka.

106) Gustavo José RUIZ DE GALARRETA

Manifestó que fue aviador de la Marina hasta el año 1993, y que en LAPA fue piloto desde 1996 hasta 2002, habiendo ingresado por un llamado público como primer oficial de B 737-200, siendo luego capitán de ese avión en el año 1998 y posteriormente capitán de B 737-700.

Dijo que en LAPA no había restricción en cuanto a horas de vuelo para ascender a comandante, y agregó que él había volado 1.400 ó 1.500 horas como copiloto.

Señaló que el curso teórico del avión lo hizo en la ETAP, que es una escuela de vuelo, y lo daban pilotos de la empresa. Que también hizo cursos de CRM.

Dijo que le parecía un despropósito pedir 40 días de vacaciones cuando tenía 6 meses de antigüedad en la empresa, y arrastró una deuda inicial, pero luego tomó muchas vacaciones, señalando que no era un tema que le resultaba particularmente llamativo, creyendo recordar que hubo presentaciones del gremio por el tema de las vacaciones. Agregó que sí cumplía con los tiempos de descanso.

Manifestó que abortó una vez por una situación insegura para despegar (antes del accidente); que hubo un gran apagón eléctrico que se dio del lado del comandante, no fue de alta velocidad, fueron a plataforma, lo vio mantenimiento, y resultó ser un tema menor.

En cuanto a alarmas falsas, dijo que era algo normal que fallara algo, que son fallas del sistema que pueden ocurrir; que no es algo de todos los días, y cada situación tiene contemplado un procedimiento.

Indicó que fue instructor de tierra, de cursos de emergencia, daba cursos a los tripulantes de cabina, desde el año 1997 hasta el 1998. Que consistía en el repaso de las situaciones de emergencia de las tripulantes. Que

una vez hicieron una evacuación completa en determinado tiempo, cuando fue la Fuerza Aérea.

Dijo que a Weigel lo conocía muy poco, que no voló con él. Que con Etcheverry voló una o dos veces, al principio, cuando recién había ingresado, y tenía todas las características del piloto nuevo, es decir que estaba tratando de adaptarse. Que voló bien, tenía una capacidad natural normal, y nada le llamó la atención, indicando que vio algunos peores.

Agregó que había gente que ingresó directamente de la calle a volar como comandante, y quedaron detrás de él en el escalafón de la compañía, pero con un cargo superior.

Señaló que se desafilió de APLA por el informe posterior al accidente, ya que se entendió que dio la espalda a los intereses de los pilotos (por las denuncias contra LAPA), como una traición del gremio a la compañía, y con otros formaron una nueva agrupación gremial que posteriormente se disolvió y ahora surgió nuevamente con los pilotos que vuelan en LAN.

Respecto al robo de los pilotos por parte de otras empresas, dijo que sucede siempre y ocurrió en LAPA, ya que un grupo importante de pilotos se fueron a Aerolíneas Argentinas.

En cuanto a su hipótesis del accidente, dijo no tenerla, y que lo más difícil es explicarlo, ya que fallaron cosas que se practican de una manera muy repetitiva; que no dudaba que Weigel recibió entrenamiento y práctica. Que son pocas las veces que hay que reaccionar, y en este caso se vulneró la alarma, que se desatendió y eso es muy raro; que luego de V1 volvieron a vulnerarla, señalando que la explicación es más psiquiátrica que otra cosa. Y agregó que eran dos pilotos; que el copiloto algo debería haber hecho, debería haber tomado una acción si advirtió una equivocación del comandante, entonces la falla es de los dos. Que el copiloto sabía donde terminaba ese evento, y supone que estaba en condiciones de superar eso.

Por último, respecto a las inspecciones de Fuerza Aérea, señaló que era Luna quien participaba en el simulador y en el vuelo.

107) Ernesto Miguel Martín Ricardo ALDAO

Poder Judicial de la Nación

Recordó que el día del accidente, estaba circulando solo en el auto por Avda. Obligado, próximo al río regresando a su casa cerca de las nueve de la noche; el semáforo se puso en rojo; él estaba en la tercera fila mirando hacia adelante, y vio un avión que se desplazaba carreteando sobre la Avda. Obligado en dirección al río y se internó en una superficie de tierra y se detuvo; que pasaron unos segundos y se produjo una gran llamarada. Indicó que cuando el avión pasó tenía las luces prendidas, y cuando pasó adelante suyo carreteando, no había fuego, y las ventanillas del avión las vio a una altura normal.

Señaló que esperaba una gran explosión, y sintió un gran temor en el momento, pero la explosión no fue tan grande; aclarando que no escuchó una explosión sino que vio una explosión de fuego; que el fuego apareció de golpe, y se produjo adelante, sobre la nariz del avión; no recordando si la explosión abarcó todo el avión. Agregó que él se desvió hacia Sarmiento, hacia la izquierda.

108) Hugo Ignacio LEZCANO

Iba en el Fiat 147 ACU 347, de norte a sur por costanera, con su hermana, muy lento porque iba a doblar en Punta Carrasco, y sintieron un ruido fuerte de turbinas del avión y un golpe en la parte trasera; estacionó su auto porque pensó que lo había chocado un auto y ahí vieron el avión que se incendiaba y gente que bajaba por la parte de atrás; salió del auto por el lado del acompañante y ya en la vereda escuchó que el avión explotó, y vio el autobomba, que llegó rápido; que el avión pasó atrás de ellos pero lo vio recién cuando el avión se detuvo, cuando impactó. Que su auto tuvo daños en el vidrio de atrás (se rompió), y fue indemnizado por el perjuicio económico.

Dijo que cuando vio al avión, ya había fuego; que veía el bulto del avión y gente que descendía de la parte de atrás del avión; y luego hubo una explosión muy fuerte y se prendió fuego, todo el avión se envolvió en llamas.

109) Juan Antonio FORTUNY

Refirió que estuvo en la Fuerza Aérea desde 1982, donde fue inspector de vuelo, renunciando en el año 2000; luego fue instructor de vuelo en el ámbito civil. Que se había incorporado a dicha fuerza como personal civil, ya que había deficiencia de inspectores de vuelo. Que como instructor de vuelo de un aeroclub, fue contratado para ser instructor en los cursos y posteriormente hicieron un curso de aviación civil regional en Viedma en 1981, y fue contratado como instructor y profesor. Que en esa época volaba aviones de menos de 5.700 kg, y tenía aproximadamente 3.000 ó 4.000 horas de vuelo.

Manifestó que a Weigel lo conoció antes de ingresar al Ejército, y cuando dejó la institución, era piloto civil, que recordó haber inspeccionado. Que le hizo 3 inspecciones en SAAB 340: una de vuelo, una de simulador y una de vuelo y simulador.

Señaló que en la primera oportunidad, se había ido de LAPA y tenía habilitación de SAAB 340, y volvió a ingresar y de acuerdo a los tiempos la habilitación estaba vigente pero tenía que demostrar la aptitud de la habilitación. Que se hizo la inspección en vuelo, para copiloto, en Ezeiza y no demostraba tener adiestramiento necesario para eso, por eso sugirió que lo manden a simulador. Indicó que era bastante inseguro en todos los procedimientos en las emergencias que se efectúan en vuelo (por ejemplo a trabajar en un solo motor) como consecuencia de la falta de entrenamiento; agregando que las inspecciones de copilotos son exigentes porque ellos pueden reemplazar al piloto, a quien asiste y puede reemplazar en emergencia.

Que la segunda inspección fue en simulador en San Antonio, Texas, y ahí lo presentaban para ser piloto; que en ese momento Weigel volaba bien pero tenía una personalidad especial, era muy simpático y abierto y no ajustaba los procedimientos a los de la empresa, que exigía que los procedimientos fueran en inglés y ajustados a una disciplina. Que Weigel lo hacía un poco cómico y el declarante pidió al instructor que parara el simulador y que lo corrigiera; en un principio lo hizo bien y a los 10 minutos

Poder Judicial de la Nación

empezó a hacer sus cosas y en el debriefing le dijo que no estaba en condiciones por esa situación, y esto fue aceptado por el instructor y Weigel; y curiosamente, 6 meses después en el mismo lugar, hicieron la inspección y en ese caso fue perfecto, y luego en la inspección en Ezeiza estaba bien; que hizo todos los deberes en forma perfecta ya que no quería ser reprobado nuevamente.

En cuanto a estas tres inspecciones, dijo que la primera fue en noviembre o diciembre, la segunda en mayo o junio y la tercera en octubre o noviembre.

Manifestó que Weigel tenía condiciones de vuelo excelentes, pero era un tanto indisciplinado; que era agradable en el trato, pero no se ajustaba a los procedimientos que estaban en el manual de operaciones de la compañía. Que era difícil estar enojado con él porque era muy dicharachero, y tenía toda la aptitud de un excelente piloto. Que le pedía flaps a su copiloto y en vez de decirle flaps decía “las latas”, o “las morochas” a las ruedas, agregando que tenía ese tipo de cosas, y que esas palabras tiene que ver con los standards call outs. Que poner y sacar las latas para referirse a los flaps, entre pilotos profesionales no ocurre normalmente, pero este léxico lo escuchó utilizar algunas veces a los pilotos del ejército, pareciendo que estas frases fuera una jerga de ellos.

Le fueron exhibidas las fs. 218, 220, 222, 224 y 225 del Legajo III (intro a la línea), señalando que en la fs. 124 del simulador del 21/1/94, fue la primera inspección en SAAB, en un avión N69LP, que el instructor era José García y el piloto asistente Gustavo Ciarlo; que tiene relación con la fs. 218; que la fs. 220 del 20/1/94 es la solicitud de rehabilitación de copiloto, y que la diferencia entre 20 y 21 de enero es que los vuelos se hacían de noche y puede ser que se haya terminado el 21, como también puede ser un error, ya que al frente dice 21 de enero y al cierre 20 de enero; que la fs. 222 del 13/10/94 es un acto final, reconociendo su letra, y la solicitud es del 14/10/94; que en la fs. 224 del 16/5/94, el piloto asistente es Conrado Lipka y el instructor García;

reconoció su letra y leyó los comentarios efectuados en la planilla, señalando que falta de coordinación lo escribió varias veces; que se mostraron de acuerdo con la calificación y por eso está la firma, y no fue habilitado como piloto; que no está la certificación del RTA01, directamente no fue habilitado, siendo su número de solicitud el 202/94

En cuanto a que Fabián Chionetti fuera piloto asistente e instructor, dijo que no estaba mal, ya que lo que se necesita para rendir es una tripulación completa, desconociendo su había amistad entre Weigel y Chionetti. Agregó que Weigel fue muy formal con él, casi exageradamente formal, lo trató como “señor inspector” y no lo hacía en forma ofensiva.

Que no estaba habilitado para SAAB 340; en 1984 había hecho un curso en B 737, y no estaba habilitado en el avión; estaba habilitado en Beech 340 y Station, en Don Torcuato; que hizo el curso con otros inspectores; y esos aviones eran de Casa Tía y de Banco Macro o de una empresa relacionada con Casa Tía; y el inspector de vuelo que lo habilitó era Nishimoto, pero no está seguro; y que él habilitó a este último.

Señaló que a partir de 1996 hubo varios lapsos en los que no estuvo en funciones porque viajaba a la OACI para cumplir funciones allí.

Indicó que es posible que dos personas se habiliten al mismo tiempo en el avión, ya que no hay nada que indique lo contrario.

Que las inspecciones duran una hora aproximadamente y se hacen con un instructor presente. Que la OACI recomienda la habilitación en cada uno de los aviones, y también determina que se hará de acuerdo a las facilidades y recursos de cada país.

Se le exhibió la fs. 33/42 de su legajo de Fuerza Aérea, señalando que la diferencia de casi mil horas en un lapso de 48 horas, ya que figura que el 17/4/96 su experiencia total de vuelo era de 8.928.7 hs., y el 19/4/96, de 9.924,9 horas, evidentemente es un error porque no variaron los parámetros de sumatoria.

Manifestó que en la OACI estuvo desde mayo a diciembre de 1996 en Ecuador, en enero de 1997 lo destinaron a Bolivia y estuvo hasta mayo/julio; en marzo/abril de 1998 estuvo en República Dominicana, hasta

Poder Judicial de la Nación

julio de 1999. Que en la OACI se desempeña como experto en seguridad operacional, y también lo hizo en una acreditada empresa internacional.

En cuanto a las inspecciones de ruta y de rampa, dijo que lo designaba el Director de Habilitaciones Aeronáuticas a través del departamento de inspecciones de vuelo; que eran dos tipos de inspecciones: programadas, en las que se avisaba a la empresa lo que se iba a ver y las fechas, y otras sorpresa, que las disponía la autoridad. Que se visitaban las instalaciones, se veía el estado de los manuales, su actualización, y si se estaban cumpliendo los trámites de despacho. Agregó que el Decreto 671/94 lo comprendía, y las empresas tenían la obligación de pasar esta información mensualmente, no recordando si LAPA lo cumplía.

Refirió que hizo varias veces inspección en LAPA, en ruta y en rampa, aclarando que en inspección en ruta no se toman medidas, que se va como tercer tripulante en cabina y no hace nada salvo que se esté en grave peligro; que se trata de evitar roces con la tripulación para que no haya problemas, y a veces se le informaba -si había ocasión- a la jefatura de operaciones de la compañía; se hacía informes a la Dirección de habilitaciones aeronáuticas y con las discrepancias, la empresa tenía acciones que tomar pero el seguimiento no lo hacía el mismo inspector. Que en las inspecciones no tenía a la vista los legajos de los comandantes de la empresa; que únicamente se solicitaban cuando se hacían las auditorías mayores.

Respecto al vuelo bajo de Weigel en Villa Gesell, dijo que tomó conocimiento informalmente, ya que no fue puesto en conocimiento oficial de la Fuerza Aérea; que debería haberlo sido porque no fue un incidente sino un vuelo irresponsable con una situación peligrosa, una falta grave. Dijo que no creía que la torre lo hubiera autorizado a volar en baja altura, y que es tradicional que en sus últimos vuelos los comandantes hagan un vuelo parecido.

Manifestó que no es común que un inspector pase tres inspecciones a un mismo tripulante, ya que eran muchos los inspectores y por

eso es curioso que en cinco meses haya sido el mismo inspector; agregando que es absolutamente aleatorio y quizás es mejor que lo inspeccione otro.

En cuanto al mando de la cabina, dijo que dependía de la actitud del piloto que esta fuera formal o informal; que Weigel era “Light” porque con su especial espíritu o forma de ser hacía que la cabina pareciera no tan seria; y esto lo vio en la cabina de inspección en simulador, ya que no lo vio en ruta.

Señaló que no elegiría a Weigel entre otros pilotos, y que de hecho no lo aprobó en una oportunidad.

Respecto a las regulaciones de la OACI, dijo que estaban en vigencia en carácter experimental, ya que las de Fuerza Aérea eran más restrictivas; y hay mayor detalle para cumplir con el estándar de seguridad, señalando que la OACI da la ley madre para todo el mundo y cada país es soberano para ajustarla.

Explicó que los exámenes de aptitud los hace exclusivamente la empresa, y la Fuerza Aérea hace solo el de aptitud de habilitaciones. Que al principio había un formulario viejo (como el de fs. 228 del Legajo de Weigel), y posteriormente se usó otro formulario mucho más completo. Aclaró que “NS” significa “no satisface”, “AS” significa “apenas satisface”, y “S” satisface, que es una calificación vieja de la aviación militar, indicando que con las dos primeras calificaciones no aprobaría, dependiendo del nivel de la exigencia de lo que esté rindiendo.

Manifestó que una actitud no ajustada a los procedimientos de la compañía no es un aval para aprobar, y Weigel no seguía los procedimientos regulares de la compañía, lo que él exigía a los postulantes.

Que Weigel tenía natural predisposición para el vuelo, pero eso solo no alcanza; que parte de la capacitación técnica es ver cómo se desempeña, y salta a la vista un profesional que está trabajando en una cabina de vuelo por la forma en que trabaja, agregando que es bueno hacer chistes, pero en algún momento hay que ponerse serio. Que siempre exigió que se cumpla con los requisitos para que sea una persona segura en cuanto al vuelo, y por eso en la otra oportunidad lo aprobó.

Poder Judicial de la Nación

Señaló que las personas a examinar las presentaban Chionetti y José García.

Al serle exhibido el anexo 137 de Chionetti, refirió que ese es el vuelo de la cancha de River, no recordando la sanción que tuvo el piloto, y agregando que tendría que haber intervenido la autoridad aeronáutica ya que se vio por televisión.

En cuanto a las cuestiones de procedimientos señaladas en la auditoría de la OACI, dijo que dicha auditoría no fue tan mala para Argentina; que estaba la descalificación hecha por EEUU que es distinta de la OACI; que Argentina cumplía con un 92%, que no es malo aunque había cosas para hacer como trabajos de recategorización, que fue lo que se hizo.

110) Eduardo Carlos PEREZ

Refirió que entró en LAPA en 1980 y estuvo hasta 1995, en que fue separado de la empresa; que voló Shorts y SAAB 340. Que lo separaron cuando tenía 59 años porque no les gustaba que no se prestara a hacer cosas que la empresa quería que hiciera que a él no le parecían correctas, como por ejemplo con el estado de los aviones y problemas en general.

Que él era comandante de SAAB 340; como Gerente de Operaciones estaba De Víctor y como instructor García; y en el último tiempo como Jefe de Línea estaba Chionetti.

Respecto al tema del estado de los aviones, dijo que estaban con falencias; que las fábricas ponen listas y la empresa trataba de obligarlos a que no se cumplan. Citó por ejemplo que tuvo una falla en un sensor de la puerta de pasajeros que daba alarma de puerta no trabada; que le pusieron ese avión a volar, pero la lista de condiciones dice que el avión no puede salir así, y el copiloto le informó que el problema del detector de puerta estaba desde hacía un mes, entonces paró el embarque. Que ahí lo quisieron echar de la empresa, y lo salvó la chica de la puerta que se cayó en Austral, que se sabía que era por un sensor.

Que estos temas pasaban por mantenimiento; él se enteró que lo quisieron separar porque el representante gremial ese día estaba con el gerente, y luego a la semana, cuando cayó la azafata, se salvó de que lo echaran. Indicó que el gerente general en ese momento era Vuletich.

También señaló que en la empresa no querían que se abortaran los despegues, aunque se sabía que había fallas en los sistemas de indicación, y por eso, como él abortaba los despegues siempre que tenía fallas, no le ponían esos aviones y trataban siempre de darle todo en condiciones. Que estos inconvenientes eran continuos; y fallaban cosas necesarias para el vuelo, siempre faltaba algo, y estas cosas no se podían comunicar, al que le gustaba bien y sino lo echaban, como le pasó a él. Que amenazaban a los pilotos, y en su caso, le fabricaron un motivo para despedirlo, mencionando incluso el negocio de los remises que los llevaban. Indicó que estos combinaban con otros tripulantes, y a veces estaba más de una hora esperándolos, y por eso se iba con el auto propio. Que estas fallas las dejaba asentadas en las planillas técnicas.

Refirió que la empresa tenía dos aviones SAAB, que eran 8 o 10 pilotos aproximadamente, y a veces contrataban otros; que Weigel estuvo volando una temporada y luego lo volvieron a tomar.

Que como Jefe de pilotos tuvo a Chionetti, y antes a Carlos Martínez. Que habló las situaciones que mencionó con Chionetti, y él las transmitía a la superioridad y ahí se morían; el mostrar que había falencias estaba todo “tapadito”.

Que cuando se fue, en mayo de 1995, el dueño de la compañía era Deutsch. Que supone que las falencias llegaban a oídos de Deutsch, e incluso tuvieron un almuerzo con él (en 1990 ó 1991), cuando el delegado gremial era Taboad donde le dijeron de los sueldos, de las falencias y de los aviones; que se habló de muy buena forma y no se definió nada. Esto debe haber sido en 90 o 91, el delegado gremial era Taboada.

Agregó que los reclamos se hacían, pero hacían oídos sordos; indicando en este sentido que un accidente de aviación es una suma de problemas.

Poder Judicial de la Nación

Respecto a los aviones que él no aceptaba, dijo que después salían, pero nunca le pasó el ser reemplazado por otro comandante.

En cuanto a Weigel, dijo que fue su copiloto y estaba normalmente formado; que venía del Ejército y tenía todo en condiciones; no era mejor o peor que otros.

Dijo que Gazzera fue su instructor y el motivo de su cese en la empresa fue que le fabricaron una historieta sobre algo que quiso hacer en simulador, donde hizo cosas que no se pueden hacer en la realidad. Que quería llevar el avión con falla hidráulica hasta el suelo; que no se lo habían autorizado en LAPA; que el año anterior habían hecho otras fallas, y quería ver como se comportaba el avión. Quería hacer entrar el avión en pérdida y le dijeron que no porque perdían mucho tiempo. Hicieron la simulación de falla hidráulica completa, y para eso hay que hacer una mala operación que es no poner un swich en off como debería hacerse normalmente. Y así se hizo; y cuando volvieron de EEUU lo separaron de vuelo porque no cumplió con el programa de entrenamiento y le criticaron que falló en hacer el procedimiento; pero refirió que lo que hizo fue hablado con Gazzera. Indicó que no quiso trabajar más en la empresa en esas condiciones y por eso no hizo nada.

Manifestó que el gerente de operaciones le pedía que se ponga la camiseta de la empresa y él decía que si tenía un accidente, la camiseta de qué le iba a servir, agregando que lamentablemente no se equivocó porque hubo muertos.

Refirió que voló 15 años en LAPA, y que cuando empezó, la empresa intentó hacer todo muy bien y después no. Que durante las inundaciones de Gualeguaychú, tenían que hacer vuelos de emergencia y trabajaron con una buena falla de materiales, recordando una irregularidad en un Short, en 1984 ó 1985 (época en que el dueño era otro), cuando se le plantó la turbina en la bomba que tenían funcionando.

Dijo que no voló con Boyd, ni con Diehl, ni con Borsani.

En cuanto a aplicar los reversores al revés, dijo que lo probaron en simulador.

Señaló que Weigel no fue desordenado en absoluto; que una vez hizo un informe de copiloto, y la empresa lo criticaba porque no hacía malos informes de copilotos. Respecto a la cantidad de pilotos, dijo que eran los adecuados.

Refirió que las planillas técnicas eran verificadas por mantenimiento, quienes tomaban los recaudos necesarios; que la actitud era positiva de parte de los mecánicos pero tenían poco personal, citando como ejemplo que eso pasó con el swich de puerta, que lo arreglaron finalmente en 5 minutos.

Respecto a la alarma de configuración de despegue, dijo que el Saab tenía esa alarma, por posición de flaps, cuya configuración para Aeroparque cree que era de 5 y 15 grados.

111) Juan Eduardo TREZZO

Manifestó que es Comodoro de la Fuerza Aérea; que lo destinaron a Fomento y Habilitación como auxiliar del departamento de inspección de vuelo, y luego por ausencia del titular, en mayo de 1998, quedó como titular del departamento.

Que en la Dirección de Habilitaciones le dijeron las características del trabajo a realizar y se le dio un curso para capacitarse en las cuestiones del trabajo en sí. Que vieron inspección en simulador, aeronaves en ruta, rampa y materias como legislación aeronáutica, reglamentos de vuelo, de licencias, metodología para realizar las inspecciones, y factores humanos.

Respecto a su carrera, dijo que fue piloto de avión y de helicóptero, que voló varios aviones –incluso B 707, y que en febrero de 1998, superaba las 5.000 horas de vuelo. Agregó que dejó de volar en el año 2004.

En cuanto a la inspección de vuelo en simulador, dijo que se había a solicitud de la empresa en cuestión; que podían ser designados para varias empresas; que se iba a simulador con el briefing de características del vuelo; estaban dos horas en el simulador con distintas maniobras y el

Poder Judicial de la Nación

resultado era que se aprobaba o no. Que luego en el aula se efectuaban las críticas correspondientes (debriefing).

Dijo que en el único caso en que hizo un curso especial fue para Airbus 340, que lo hizo con tres inspectores y con las tripulaciones de Aerolíneas Argentinas. Que fue habilitado por Airbus para las inspecciones, e hizo una vez más el simulador en Toulouse.

Refirió que en las inspecciones no es obligación tener el legajo técnico del piloto, y que, como jefe, estaba al lado de los legajos y era usual que los mirara en la mayoría de los casos.

Respecto al Decreto 671/94, dijo que no los controlaban de los legajos en las inspecciones operacionales, donde se controlaba el cumplimiento de los descansos en forma verbal, ya que les decían cuál era la última actividad de vuelo que habían realizado. Que en la planilla que llenaban en la inspección, una de las preguntas era el período de descanso (era un Standard de interrogatorio), y se pedía el libro de vuelo y a veces figuraba la licencia asentada. En referencia al tiempo de vacaciones, dijo que debían cumplirse sino, no estaba imposibilitado de volar pero estaba en contra del decreto, y era algo que debía corregirse de inmediato. Que no se chequeaba y confiaba, porque los tripulantes también querían tener sus descansos –eran los primeros interesados- y era responsabilidad compartida con la empresa, su jefatura de operaciones y de línea. Agregó que las vacaciones y el descanso tienen que ver con la fatiga de vuelo.

Que se llegó a instalar un teléfono 0800 para los que querían hacer quejas sobre el tema de las vacaciones, y esto estaba publicado a disposición y era público para los pilotos.

En cuanto a los casos en que se inhabilita a un piloto, dijo que ocurría si se solicitaba la licencia y no estaba autorizado a volar ese avión. Que la falta de descanso o de vacaciones no hace caducar la licencia, lo que ocurre si el INMAE no lo aprueba, o no realiza los adiestramientos periódicos correctamente.

Que la mayoría de las inspecciones que hizo fueron en Aerolíneas Argentinas y también en LAPA; que no encontró violaciones al Decreto 671, y nunca los tripulantes en el avión le decían que estaban inhabilitados.

Dijo que eran distintas las habilitaciones de copiloto y piloto, que las inspecciones se toman igual, pero para piloto el nivel de exigencia es superior, y puede desempeñarse como comandante si lo autoriza la empresa.

Señaló que entre 1998 y 1999, los inspectores no superaban la cantidad de cuarenta, para líneas aéreas regulares; que hacían alternadamente las inspecciones, si no podían se designaba a otro; que cualquiera iba a cualquier empresa; el orden era alternado, y llevaban un control para saber la cantidad de inspecciones tomadas. Que el avión que más se volaba en Argentina era el B 737-200, ocupando aproximadamente la mitad de los inspectores de Fuerza Aérea.

Recordó haber participado en un simulacro de LAPA en B 737-200 y 737-700, en el que se tenía que evacuar totalmente el avión utilizando las salidas de emergencia, y esto se adecuaba a los parámetros que se tomaban durante la inspección, y se cumplió en tiempo. Que quienes participaron como pasajeros eran gente de la compañía, no sabe si algunos contratados, el avión estaba completo, y había muñecos que simulaban ser chicos, y el comandante era Valle.

112) Luis Alberto GIMÉNEZ GARCÍA

Pasajero del avión siniestrado, refirió que viajaba con Fabián Nuñez, sentado él en el pasillo en el asiento 16 A ó B; que le dieron las normas de seguridad al salir y todo lo de rigor; las condiciones de vuelo eran normales; carretearon a la pista, el avión carreteó hasta levantar la trompa (era bastante alto); que no sabe si levantó vuelo; luego golpeó y empezó a carretear como un carro de montaña rusa, y él puso su cabeza entre las piernas como decía el manual del asiento.

Manifestó que antes de subir al avión había visto operarios en la turbina izquierda -dentro de la turbina- con una lámpara, habiendo bromeado

Poder Judicial de la Nación

en cuanto a si ellos sabían qué estaban haciendo. Que cuando se sentó en el avión, ya no los vio.

Dijo que luego del carreteo, el avión se detuvo; enterándose que chocó con dos máquinas; levantó la cabeza y no vio nada, sólo humo; que no podían sacarse el cinto, pero se lo desabrocharon y salieron corriendo; se tiraron por un hueco que era la manga, y era todo fuego, corriendo hasta la ESSO. Aclaró que cuando cayeron, ya el avión estaba envuelto en llamas; que escuchó el impacto sobre las grúas, pero no hubo explosión. Que la turbina izquierda echaba humo y chispas, y que esto lo vio cuando el avión levantó y cayó (ya que antes no miraba para afuera), antes de meter la cabeza entre las piernas.

Señaló que cuando se sacó el cinturón, había fuego y humo adelante, que no se veía nada. Dijo que adelante de él no había nada, pero igual recordó que los de adelante de él se salvaron.

Refirió que vio una luz roja antes del carreteo, cuando se llamó a la comisario de abordaje que tenía más de 40 años, y luego de que entró a la cabina de pilotos no la vio más.

Agregó que antes de elevar la punta el avión, fue todo normal, tuvo la sensación de un despegue normal.

113) Juan Carlos DELGADO

Manifestó que es Comodoro Mayor de la Fuerza Aérea y fue Director de Habilitaciones Aeronáuticas en el año 2005. Que fue inspector desde 1998 (dependiendo de González en 1998 y de Peterson en 1999), y Jefe del Departamento de inspecciones en el 2000 (dependiendo de Dellepiane). Dijo que cuando lo designaron inspector, tenía 3.500 horas de vuelo y venía de la Dirección de Tránsito Aéreo.

Refirió que las autoridades hicieron cursos para formar a los inspectores y la selección fue dentro de las normativas argentinas que existían, si bien siguen el convenio de Chicago del 44.

Señaló que el 8335 es un documento orientativo, que recomienda ciertas características –por ejemplo tener 5.000 horas de vuelo, experiencia en aviones de transporte, y que los inspectores ganen más que los pilotos de línea aérea (que no se cumple)-.

Dijo que normalmente hacía inspecciones de DC 9 en Dinar y de MD en Aerolíneas Argentinas, y no en otros aviones porque no tenía los cursos hechos, y que cuando los bajaron de categoría de la OACI, fue porque no podían pagar los cursos completos de los aviones.

En cuanto a la inspección en vuelo, dijo que el inspector la hacía luego de que el piloto estuviera en condiciones (si no es un gasto extra para la empresa), y eso lo acredita el instructor de vuelo, que es quien pone las emergencias que el inspector le pide para ver cómo las resuelve y procede con las emergencias; que eso se hizo siempre y ahora además para cumplir debe tener el curso del avión hecho. Que la única autoridad aeronáutica del país era la Fuerza Aérea y es quien certifica la idoneidad del piloto. Que el inspector se basa en su experiencia previa.

Señaló que en el año 2005 se levantó la categoría de seguridad operacional porque hicieron los cursos del avión, lo que no quiere decir que esté volando permanentemente ese avión. Que él no evaluó a candidatos de B 737-200 porque no tenía el curso hecho, y trataban de poder cumplir con las recomendaciones, por eso no iba a esos aviones.

En cuanto a si se cumplía el 671/94, dijo que lo controlaba la DHA, y que el tiempo de descanso se actualizó en el 2000 y 2001; que las autoridades hacían controles permanentes en las empresas; que tenían su programación e incluso se auditó por la OACI en el 2000.

Manifestó que no se controla a todos los pilotos sino que es selectivo; que se tomaba a algunos pilotos para ver si cumplían con la instrucción, vacaciones, descansos y se asentaban las novedades y tomaban las medidas correctivas.

Indicó que el vencimiento de las vacaciones de un piloto es una irregularidad si no hay período de prórroga, y que el Decreto 671 fue montado por un convenio colectivo de trabajo de Aerolíneas Argentinas, APLA y por

Poder Judicial de la Nación

las normas FAAR –normas norteamericanas, país donde tienen 20 días-, ya que la OACI no dice cuánta licencia tiene que tener un piloto. Que se mezcló un problema gremial y un problema de utilización de la aeronavegación, por eso MARSANS, cuando se hizo cargo de Aerolíneas Argentinas, quiso derogar esa normativa, porque en Europa no es así. Que se trata de que la normativa se cumpla como está escrita, y los gremios quieren volar menos y cobrar más y las empresas al revés.

Respecto a la fatiga de vuelo, dijo que reciben instrucción sobre eso desde los cursos de aviadores militares.

Refirió que el Manual de operaciones es un documento donde la empresa vuelca cómo va a trabajar en sus operaciones; que la empresa lo presenta sino no puede operar, y la Fuerza Aérea tiene que aprobar las partes que le corresponden a la DHA –lo firma el Jefe de la DHA-; que también están los programas de instrucción, y la MEL. Que no se aprueba todo el manual porque hay datos técnicos que vienen directamente del avión de fábrica, y todas las empresas siguen el programa recomendado por las fábricas en cuanto a la instrucción y los temas a dar. En cuanto al sistema de reemplazo en la aeronáutica mundial de las partes del manual que se actualizan, dijo que se saca una parte y se la reemplaza por la nueva, y por eso no quedan archivos.

Que antes del 2000 se aprobaba todo el manual, pero luego se aprobaban sólo las partes que se modificaban; que los americanos los asesoraron en eso y ellos aprueban las partes que les corresponden. Señaló que hasta que se aprobaba el manual seguía en vigencia el anterior.

En cuanto a la licencia de un piloto, dijo que para obtenerla tiene que tener la habilitación del avión, el examen psicofísico, la idoneidad, y no comprende el CRM (el Código Aeronáutico no habla de él),

Dijo que el NESTAR es copia de las FAAR, y se reemplazó en 2002 y 2003 porque la OACI pidió que tuvieran unificada toda la reglamentación.

Que la FAAR no respeta la OACI porque es americana, y la normativa es para ellos, ya que tienen muchos adelantos técnicos y simuladores de vuelo.

Agregó que participó en el informe de la OACI porque Dellepiane le pidió que trabaje con él para recibir dicha auditoria y trabajó con el plan de acción, siendo la auditoria del 2000 una fotografía del instante en que se hizo.

Señaló que en las inspecciones, no se consultaba el legajo de los pilotos que se van a evaluar en Fuerza Aérea, ya que no corresponde porque puede ir condicionado al examen. Que se evalúan todas las maniobras y en algunos vuelos determinados se ponen algunas emergencias específicas; que a veces se agregan ciertas emergencias a consideración del inspector, para asegurarse el rendimiento seguro; agregando que si tenía un accidente en simulador significaba un aplazo.

Respecto a la diferencia de piloto y copiloto, dijo que depende del lugar que ocupa el individuo desde su puesto normal de vuelo; que las emergencias se evalúan igual para los dos ya que el copiloto tiene que reemplazar al piloto, por ejemplo si sufre un infarto.

Explicó el llenado de los formularios que completaban los inspectores; indicó que luego de la inspección se hacía una reunión y se hacían las críticas del vuelo y las observaciones si había que hacerlas; que el inspector certifica la idoneidad del piloto, y si éste dice que no, el piloto no puede volar ese avión, y es la autoridad aeronáutica la que debe controlar que no vuele, ya que se le pide la habilitación psicofísica y la licencia de ese avión.

En cuanto a las denuncias por vacaciones que en su mayoría efectuara APLA, dijo que no las hacía ante la autoridad aeronáutica (DHA) sino en los diarios.

Agregó que siempre se voló con condiciones seguras, pero que siempre hay un cierto riesgo implícito como en cualquier medio de transporte.

Respecto a las reuniones de inspectores, dijo que había cursos periódicos donde se refrescaban las normas y cómo se debía proceder en determinados casos.

Poder Judicial de la Nación

Finalmente, manifestó que la aviación comercial cumple con todas las normas o con la mayoría de ellas, y cuando no se cumplen se toman las acciones correctivas o se sanciona; y por lo general ocurre cuando tiene problemas financieros, por lo que lo importante es que la Secretaría de transporte controle el estado económico.

114) Rubén Adrián PAPPÀ

Pasajero que había hecho el vuelo anterior a Resistencia ó Corrientes, dijo no recordar ninguna cosa rara en el mismo. Refirió que viajó por LAPA cuestiones de trabajo varias veces, una vez cada dos semanas, y no tenía vuelos fijos. Que también lo hacía por Aerolíneas Argentinas, y no identificaba diferencia entre las empresas, que no advirtió nada que lo sorprendiera en el comportamiento de los tripulantes, que el trato era normal y parecido en ambas empresas.

En cuanto al equipamiento de los aviones, dijo que quizás había más cartillas de emergencia por lo general en los vuelos de la mañana y a la tarde faltaba alguna cartilla, o había una en la fila, pero nada de equipamiento que faltara y lo hubiera sorprendido. Que en todos los vuelos se cumplió con la demostración de emergencia.

115) José Héctor GARCÍA

Dijo tener gran aprecio por Deutsch y por Chionetti.

Refirió que estuvo en la Escuela Naval y la Marina de USA becó a los mejores promedios y se recibió en EEUU; que después hizo su carrera y se retiró con 25 años de la Marina, donde adquirió gran experiencia y tuvo 4.000 horas de vuelo. Que en 1979 entró en LAPA; a los dos o tres meses fue instructor de SAAB, 737, 757 y 767. Mencionó los aviones que voló y los que trajo a LAPA, por ejemplo en 1985 los SAAB, cuando Deutsch ya era el dueño. Que se retiró de LAPA en 2001 ó 2002.

Creyó recordar que eran 12 comandantes y 14 copilotos; dijo que LAPA siempre fue empresa formadora y algunos pilotos se iban a otras empresas como Aerolíneas Argentinas y Austral, por lo que tenían que incorporar otros grupos; que a veces tal vez se quedaban cortos con la cantidad de pilotos y otras veces estaban bien.

Señaló que la empresa tenía deuda de vacaciones, porque había muchos vuelos temporarios y por cambios de horarios comerciales; que no fue una constante de todos los años pero había varios picos de deudas, y generalmente ocurría cuando había ingresos de aviones. Que a él le debieron en particular bastante licencia –no pudo precisar cuánto-, pero su situación era particular porque dejaba de volar para los cursos.

Dijo que hubo unas veces en que le pagaron, sin saber por qué artilugio legal, y se les borró la licencia –cuando estaba Nápoli- y otras veces le dieron la licencia para ponerse al día. Que fue más fácil que le dieran licencia cuando dejó de ser instructor, cuando lo nombraron a Boyd.

Al serle exhibido su legajo personal (fs. 3, 4, 5 y 6), reconoció su firma, la letra de Fabián en algunos partes, y dio fe de las deudas. Señaló que en el último parte restan anuales de 1995, y completo 1996, 1997 y 1998, que van rebajando, pero se consumen las vacaciones de los años más viejos.

Manifestó que dejó de ser instructor porque viajaba muchos días y por la familia, y LAPA había cambiado en la forma de organizarse, en las operaciones; Diehl tenía bastante menos independencia de trabajo en cosas de pilotos (Operaciones) y tenía trato con otras gerencias que no conocían de la cosa –como Nora Arzeno, que no sabía nada de pilotos y preguntaba por qué ingresaban la cantidad de pilotos que ingresaban-, que cuestionaban todo y había que enseñarles todo a los que no sabían, y él ya estaba grande para que le preguntaran cuánto costaba cenar en Denver, entonces habló con Valerio Diehl y lo dejó a un costado, y él se quedó contento.

Dijo que el gerente anterior a Diehl era De Víctor, quien tenía relación con Deutsch. Que ellos sabían si un piloto era bueno; que él le decía que tal era un piloto bueno y De Víctor lo veía y nadie objetaba nada. Que cuando cambió la administración, era como que desconfiaban de uno y no

Poder Judicial de la Nación

estaba con comodidad en el trabajo, y por eso una vez tuvo que rendir cuentas al contador. Que tenían que explicar por qué iba alguien a simulador.

Que antes manejaba todo Nápoli, luego ingresó Arzeno con un aparato de gente que no sabía nada de aviones; citando como ejemplo a Vandam, que fue a Denver pero no sabía nada de aviones, ni intervenía en el simulador.

Que estas situaciones las charló con Chionetti; que había intromisión de Arzeno en operaciones, y ambos dependían de Boyd.

Señaló que en cualquier empresa aérea, Operaciones tiene una independencia muy grande; que De Víctor la tuvo y Diehl no.

Explicó que cuando se iban algunos pilotos a Aerolíneas Argentinas y se tenía que tomar pilotos para reponerlos, mientras la gerencia estaba a cargo de De Víctor, éste le avisaba al dueño y los buscaba; pero en el caso de Diehl, tenía que explicar a varias personas o a Nora Arzeno, y demoraba las cosas, y los pilotos se tomaban porque sino no volaban los aviones, agregando que previa explicación y pérdida de tiempo, los pilotos se tomaban. Manifestó que dejó de estar cómodo por cosas genéricas, dar explicaciones, que estaba cansado, añadiendo que LAPA pasó de ser una empresa familiar a una empresa burocrática.

En cuanto a que hubiera inconvenientes con rendiciones de gastos, dijo que creía que en el área de operaciones eran honestos.

Refirió que había infinitos pequeños detalles, como por ejemplo viáticos que se retiraban en otro lado por triplicado, en horario de 14 a 15, y que no había nada grave ni trascendente, pero era todo más lento y burocrático; que todos los procesos comenzaron a ser más complejos, si bien la empresa había tenido crecimientos anteriores mucho más grandes. Agregó que no creía que Deutsch hubiera perdido el control, pero sí que delegó funciones en el equipo que nombró.

En cuanto a Weigel, manifestó que estuvo mirando fotos para recordar y ubicarse en el tiempo. Se acordó de un simulador de SAAB al que

fue con Lipka, y el inspector de Fuerza Aérea, en el que estaba muy lento, estaba descompuesto del estómago, con ganas de vomitar, mal físicamente, y le preguntó qué le pasaba y le dijo que recién se estaba divorciando; indicando que a ese simulador iba para comandante y volvió de copiloto. Que Weigel era una persona muy educada, amable, un artista, y restauraba cuadros antiguos.

Recordó el vuelo rasante en la playa de Pinamar o Villa Gesell; que era un SAAB 340 saliendo de Gessell a Buenos Aires; que él estaba en la playa y pasó un avión raudamente, y en la playa algunos decían “qué lindo” y otros no; que iba bajo, donde no debe ir un avión de línea; cuando llegó hizo el informe y entre Nápoli y De Víctor lo volvieron a copiloto no sabe cuánto tiempo, desconociendo si se hizo la denuncia ante la autoridad aeronáutica. Que fue una falta disciplinaria muy grave, que está prohibido, y tiene que haber muchas fatalidades para que sea peligroso.

Señaló que en octubre o noviembre, Chionetti le tomó una habilitación de SAAB a Weigel y estuvo muy bien. Que en simulador el inspector que iba en general era Fortuna, y cuando comentó que Weigel quedaba de copiloto, estuvieron de acuerdo.

Efectuó comentarios acerca de los tres legajos de Weigel que se le exhibieron: que a fs. 211 (9/1/86) su firma certifica que Weigel hizo el curso teórico de Short y el práctico, y que tuvo seis horas de vuelo satisfactorias; que ese avión no tenía simulador y no era obligatorio; que a fs. 214, es un certificado de habilitación provisoria de SAAB 340 del 27/8/87, que es para ir a tramitar la habilitación definitiva, donde aparece De Víctor y visado por él porque es inherente a la instrucción, y él era Jefe de Instrucción en ese momento; que mirando a la vez la fs. 219 y 119/124 referidas a Info simulador, dijo que se corresponden y en los últimos está la firma de Fortuna, no habiéndose completado el casillero de la fecha; no recordó haber tenido participación en ese, no fue instructor, y sólo verificó lo que hizo Chionetti; que la fs. 219 es un vuelo del año 1993, y la función de verificador puede deberse a que haya subido en el último vuelo para verlo o dar fe de que lo que hace Chionetti está bien, porque él era instructor; que a fs. 119, “PAINE” no

Poder Judicial de la Nación

recordó qué significaba, “I” es impreciso, señalando que en ascenso inicial y descenso tiene “impreciso” (los dos con I), en ese momento Weigel era copiloto y en la lección 1 la mayoría no son precisos; Control de actitud – ángulo respecto del avión nivelado/velocidad para ir derecho, tiene que estar nivelado; a fs. 120 tiene buen desempeño en FD flight director, que no lo hace lo suficiente finito con director de vuelo; a fs. 121/122, “control de cockpit”, indica que esté atento a todo lo de la cabina.; que a fs. 120 también hay “I” en cabina; a fs. 122 hay notable mejora, pero debe mejorar control de cabina; que a fs. 123/124 debe ser un vuelo de inspección porque está firmado por la Fuerza Aérea y no tiene fecha, pero tiene que ver con el otro. Aclaró que hay ciertas maniobras que no se pueden hacer en vuelo y por eso indica que debe ser inspeccionado en simulador, y se trataba de una habilitación para copiloto.

En cuanto al Legajo VII, a fs. 255/256, dijo que Weigel queda afectado a la empresa cumpliendo vuelos regulares (3/12/93); que se afecta a partir del 2/12/93, y los fines de las notas son para que le otorguen la licencia y que le paguen el sueldo, desconociendo por qué dice “2”.

Explicó que en Intro a la línea, a fs. 218 (21/1/94), sin recordar si participó, dijo que evidentemente él fue el instructor, y Weigel era rehabilitado como copiloto; que se lo mandó a simulador por eso está la firma de Fortuna y De Víctor; que ahí dice nuevamente que debe ser inspeccionado por inspector porque habrá notado algo que no le convenció, que funciona pero lo quiere ver de nuevo, y que se trata de otra inspección en vuelo.

Respecto a lo mencionado anteriormente, dijo que si el 3/12/93 ya lo había aprobado la Fuerza Aérea, y lo verifican nuevamente en enero de 1994, esto no es usual, que no sabe por qué lo verificaron e hicieron la misma mención de simulador.

En cuanto a lo que surge del Legajo Info Simulador, a fs. 125/136, programa de SAAB 340, dijo que a fs. 139/140 es la lección 1, y corresponde a cuando dijo que se había divorciado y que estaba descompuesto (abril de 1994); que hay comentarios de “lento” e “irascible” en

las lecciones 1 a 4. Señaló que Weigel fue con la intención de ser piloto y volvió como copiloto; que la empresa lo asignó para postularse como piloto si lo hubiera aprobado, a eso aspiraba, y como no aprobó todo bien, no voló perfecto, volvió de copiloto. Aclaró que la empresa lo tenía que mandar igual al simulador, lo que es un gasto. Que a fs. 143, en la lección 3, se leyó comentario de que estaba mejor, y recordó que lo asistía Lipka por haber visto la foto; que a fs. 144 (lección 4), se leyó el comentario de que debía volver a simulador antes de ser promovido a comandante, por lo que quedó como copiloto. Indicó que se mezclaba lo físico con que no hacía lo suficientemente bien las cosas, no recordando si el manual de operaciones descartaba como excusa la condición física.

Respecto a la fs. 137/138, correspondiente a la lección 5, señaló que está en blanco; que a fs. 146 están las 4 lecciones y la 5 no, no recordando si se hizo o no, lo que puede deberse a muchos aspectos, o si era exigida por la reglamentación de la Fuerza Aérea; reconoció su firma y se leyeron los comentarios finales acerca de que no va a poder ser comandante, porque en lo técnico era mínimo, y se sentía mal por las cuestiones del divorcio; coincidiendo con Fortuny en que debía que volver a simulador. Agregó que terminó el simulador el 16/4/94.

Al serle exhibida el formulario de Fuerza Aérea de Intro a la línea obrante a fs. 224, que reza 16/5/94, dijo que creía que era un error y debería decir 16/4/94, que era de simulador de Weigel y Lipka de habitación de piloto de SAAB 340, y que no le pertenece la letra; que el sentido de que Fortuna haya dicho que vaya a simulador es para ratificar la posición de copiloto.

Respecto a la fs. 147/153, indicó que corresponden a dos lecciones del 18 y 19 de mayo y del 11/10/94; que por las fechas es un vuelo; que no sabe por qué hay tanto tiempo de diferencia, que probablemente lo haya dicho Chionetti, que no es habitual pero ocurre; que a algunas personas se les da más tiempo para que maduren y se prosigue cuando ya adquirió mas experiencia.

Poder Judicial de la Nación

Dijo que se le escapaba la razón por la que Weigel necesitaba más instrucción que el término medio, y habría que preguntárselo a un psiquiatra, cosa que en su momento no hubiera pensado, pero ahora piensa que hay una falla en su psiquis, ya que en 1994 era un chico con dificultades.

Agregó que Lipka no era un caso como Weigel en cuanto a instrucción, era en término medio normal o más para arriba. Se le exhibió el legajo de Likpa (fs. 78), del que surgen las mismas fechas que en el de Weigel, manifestando que no sabía y le llamaba la atención el motivo de coincidencia, y que Lipka también se quedara, ya que empezó muy joven y en instrumentos era perfecto, le faltaba experiencia en avión y la agarró enseguida; en cambio Weigel tenía experiencia y entró de más grande.

Fs. 223 Intro a la Línea

Mencionó que el legajo es de la Fuerza Aérea; que la fs. 223 (12/10/94), corresponde a un día después de que lo aprueba dicha fuerza, Chionetti y él.; que le pertenece la firma en la nota original de LAPA, cuando es habilitado como piloto; que firma también García en ausencia de De Víctor, y es el trámite para darle la licencia, que luego le extienden. En cuanto a la fs. 225, que tiene las firmas de Fortuny, Chionetti y puede ser de Weigel, aclaró que Chionetti es instructor y asiste a la vez, lo que pasa muchas veces, y no hace falta que vayan 3. Que al vuelo de fecha 13/10/94, el piloto va con nota y formulario y luego se hace el vuelo para posteriormente tener la licencia.

Sobre la fs. 260 del Legajo VII, explicó que son dos trámites: uno con la Fuerza Aérea para la licencia y otro con la Dirección de Transporte Aero comercial, que constata que es afectado a la empresa; señalando que si el piloto no está en esa lista de Transporte (que es del Ministerio de Economía) no puede volar. Que dicha nota se refiere a que la empresa informa a Transporte que Weigel es comandante de SAAB.

Señaló que Weigel no tenía vencido el simulador, que los copilotos iban una vez por año, y no había pasado un año sin que fuera. Aclaró que si él firmó que podía volar como comandante, era porque estaba seguro

que podía volar como comandante; que luego del vuelo con Chionetti y Fortuna, estaba listo para volar como comandante, señalando que el vuelo del 11/10/94 es el que lo habilitó como comandante, y que quizás él estaba atrás.

Al serle exhibida la fs. 154/159 correspondiente al informe de simulador de Gazzera, dijo que lo cambiaron de instructor y mandaron a éste, que era uno de los mejores y joven, y fue él quien lo bajó de comandante a copiloto cuando vuelve de simulador, ya que no estaba en condiciones de ser comandante; que allí aparece el divorcio, que se divorciaba y desdivorciaba; que hay una nota que le pertenece donde dice del problema personal.

Que cuando Weigel volvió, lo fue a ver, y convencía a cualquiera, que el problema personal lo entendía, pero respetó a Gazzera y fue bajado a copiloto, y a los 10 minutos lo invitó a tomar un café, dándose cuenta ahora, después del accidente, que no era normal las características que tenía Weigel.

En cuanto a las reuniones semanales de instructores, dijo que se hacían en el hotel de Fuerza Aérea, y se discutía cómo andaban todos.

No recordó cuántos instructores había en 1995, creyendo que en algún momento hubo 12 o 15; que eran reuniones sin testigos, absolutamente informales, no quedaban constancias, y cuando Gazzera lleva a Weigel, ya sabía a quién lleva, no era cualquiera; que el grupo de instructores sabía lo que estaba pasando con Weigel pero no se transmitía a los demás; que era por debajo del promedio sin llegar a ser descalificado, y que no fue casualidad que se cambiara el instructor y fuera Gazzera. Que a las reuniones no iban todos los instructores en todas las épocas, y que el único de los procesados que pudo haber estado es Chionetti porque era instructor. Que Chionetti era un excelente instructor –más allá de sus relaciones humanas- y seguramente coincidía con él y con todos, en que Weigel era un chico “low”.

Señaló que García era amigo de Chionetti, pero si lo tenía que echar lo iba a hacer, lo mismo en el caso de que Chionetti y Weigel fueran amigos, ya que no tiene importancia porque tienen que ser estricto puesto que hay vidas humanas en juego.

Poder Judicial de la Nación

En cuanto a si alguien alguna vez le hizo un pedido para calificar de alguna manera a alguien, recordó dos casos; uno con una nota de Menem, al que contestó que no había trabajado en LAPA y que no era el método de LAPA.

Otro en que a Deutsch alguien lo llamó, y le dijo a De Víctor que él no era padrino de nadie y que si alguien lo invocaba la responsabilidad del ingreso era de De Víctor y de García; que no había presiones y sí había gran flexibilidad; que a veces había muchos para ingresar y otras no.

Dijo desconocer si había relación entre la familia de Deutsch y Weigel.

Acerca del CVR del vuelo siniestrado, dijo que no lo escuchó sino que leyó la transcripción; que para él el audio no es un tema de instructores puesto que es de sentido común; que puede sacar una conclusión un profesional del cerebro, ya que no puede creer que en una cabina se pueda reunir semejante panorama de los 3 (Weigel, Etcheverry y Tantos). Indicó que es para un estudio de psiquiatría cómo no fue detectada antes esa gente, que no podría haber sido piloto y cómo se pueden decir ese tipo de intimidades en una cabina próxima a despegar.

Dijo que en simulador, si no aborta en el momento de la alarma, se le acaba el turno, y eso se verifica en microsegundos; que nadie puede continuar sin mirar y decir “no le des bola” o algo por el estilo; que esto es inconcebible para el más lelo de los instructores.

Agregó que dentro de la compañía no había nadie calificado para mirar la aptitud psicofísica de los pilotos; que hubo una psicopedagoga que tomaba entrevistas y una vez que fue Weigel, contó que se la levantó y se iba a tomar algo con ella, que dependía de Nora Arzeno de Recursos Humanos. Que quizás el único que podía detectar esa personalidad que surge de la cinta es el INMAE, no sabiendo si los medios de la psiquiatría lo pueden detectar, pero él no se dio cuenta nunca.

Señaló que en la época del SAAB, no era obligatorio el simulador, lo que no quita que LAPA igual lo hacía.

Agregó que el CVR y las calificaciones que hizo acerca de que Weigel era un chico con dificultades, no encuentra reflejo en el vuelo siniestrado; que las mujeres decían que era baboso, pero al disparate de esa cinta hay un abismo, ya que la conducta reflejada en la cinta es de historia. Que no es poco frecuente que los aviones se vayan de pista, y la conducta de Weigel es imperdonable.

En cuanto al informe de Gazzera de fs. 154/159, y si ve un reflejo de las cuestiones allí indicadas y lo que pasó el día del accidente, dijo que si no lo hubiera conocido a Weigel diría que es el informe del vago típico que necesita más presión para estudiar más, que se olvida, no hace, no agarra el libro, pero que no guarda correlación con el accidente. Respecto a este último, dijo que tiene dos causas: la mente de esos tres que estaban en la cabina que provocan que empiece el accidente, y la toma de gas que sigue estando en el mismo lugar.

Agregó que él iba a aterrizar atrás de Weigel, que estaba un poco antes de San Fernando y vio la cosa desde lejos (un hongo atómico); que si no hubiera estado el gas, algún muerto hubiera habido y no todo lo que pasó y la llamarada azul. Que primero vio como llamas -como una luz distinta-, después vio como una explosión y luego una notable luz azul que no es del combustible sino del gas, y que no se acuerda mucho más puesto que su preocupación era poner el avión en el suelo y se fue a Ezeiza.

Respecto al problema del divorcio de Weigel, dijo que el 12/4/94 se enteró, cuando lo tuvo que controlar, y luego supo en 1995 con el informe de Gazzera. Después se separaron mucho sus caminos, puesto que García volaba la mayor parte en Ezeiza y por eso no lo veía a él y a otros tantos.

Que en situaciones de divorcios en pilotos, formalmente no hay una actitud estándar para hacer, pero un piloto tiene que estar dispuesto a aguantar los avatares de la vida y si no decir que no puede volar. Si murió su padre, lo abandonó la mujer y siguió volando, y dice que está deprimido se lo

Poder Judicial de la Nación

saca de vuelo, no hay un programa de control de la familia de cada uno, que sería hasta inconstitucional.

Señaló que el INMAE es el instituto que controla a los pilotos física y psíquicamente; que respecto a esto último, fue progresando en el tiempo y ahora les hacen test mucho más modernos, ya que el Bender se lo sabían de memoria, y los tipos de test eran casi siempre los mismos. En cuanto a la calidad de los psiquiatras (que en agosto de 1999 intervenían), dijo que hubo de todo, que conoció a cinco o seis ya que fueron cambiando, y que algunos eran muy buenos. Que las consultas con ellos eran muy variables: estaba el que ponía los sellos en el pasillo hasta el que se interesaba por el ser humano y preguntaba por la familia. Que no hay normas para que las empresas rechequen lo que hace el INMAE; que si bien en éstas hay médico, no está para eso.

Dijo que el examen psicofísico lo hacía 2 veces por año, desconociendo si era de aptitud o de seguimiento, y si iba a un legajo.

Indicó que en las bases de la Marina, había médicos aeronáuticos -normalmente psiquiatras- y el seguimiento diario era fácil porque compartía con ellos tiempo, independientemente de que cada 6 meses iban al INMAE.

Señaló que él era el piloto más antiguo de la empresa al momento del accidente. Que estuvo a cargo de la instrucción desde los primeros meses de 1980, dejó de estarlo con la nueva administración (en agosto o septiembre de 1996, porque no estaba cómodo), y luego del accidente volvió a prestar tareas como instructor pero sin tener el cargo.

Refirió conocer los informes periciales de Velasco y de Prelooker, aclarando que no se entrevistaron con él.

En cuanto a las calificaciones de los pilotos, dijo que hubo varias tipos; que lo que realmente define la calificación más que las crucecitas es el comentario final, y antes de poner una cruz en “impreciso”, se piensa 2

veces.; citando como ejemplo que una “I” en Likpa (impreciso) no significa que sea descalificado o rechazado.

Manifestó que el resumen de los turnos que obra a fs. 146 del Legajo de Weigel, indica que aprueba con lo mínimo y que antes de aspirar a comandante debe volver a simulador, que puede ser copiloto pero no comandante, ya que las exigencias para este último son mayores, y éste no puede cometer los errores de un copiloto.

Agregó que en simulador se pueden notar más imprecisiones que en vuelo, y si hubiera un psiquiatra en esa instancia, vería como es la persona.

Señaló que en aviones Short no había simulador y era más fácil rendir y pasar desapercibido; y que el primer simulador moderno que pudo usar LAPA, fue el que usó Weigel. Indicó que una persona que esté por abajo del promedio es apto, ya que es una curva y de ahí se saca la media aceptable, con excepcionales y por debajo de la media.

En cuanto a los vuelos bajos, dijo que en Villa Gessell los autorizaban a dar vuelta sobre la costa, pero nunca escuchó que permitieran recorrer la costa a baja altura.

Que debe haber habido varias sanciones disciplinarias en LAPA (citando como ejemplo alguien que se haya quedado dormido), pero no de la magnitud que tuvo Weigel.

Recordó que Charquero era un uruguayo que ingresó como despachante como Argimón y Chionetti, y luego lo pasaron como copiloto, y después lo echaron. Sobre Ferreti, dijo que se enteró como consecuencia del accidente que quiso ingresar a LAPA y no pasó el ingreso.

Señaló que si bien los pilotos eran instruidos en alarma de configuración, a todos se les olvidó algo en algún momento, e incluso a él le pasó lo de olvidarse de los flaps; agregando que en el simulador se hacen fallas para que suene alarma de configuración.

En cuanto a la organización de LAPA y su crítica de segundo momento, luego de que asume Boyd, dijo que hubo un cambio muy grande en LAPA, aparecieron muchos empleados por todos lados, que pasó de una

Poder Judicial de la Nación

empresa chica de poner el hombro a parecerse a una empresa del estado. Que la relación avión –empleado se empieza a multiplicar, y con ello la burocracia, las computadoras, y aparecieron gastos en la empresa que antes eran restringidos; que al principio Deutsch controlaba hasta el último centavo que se movía, e intervenía hasta en los más mínimos detalles, estaba en el control de todos los días, iba al hangar por un avión descompuesto. Que luego de que entró Boyd, la intervención de Deutsch dejó de ser minuciosa y detallada, y su figura se alejó de la empresa; el aparato que lo seguía se encarga de todo y por eso empieza el “yo no tengo nada que ver”. Que Boyd intervenía cuando había disputas, Diehl había perdido autonomía y tenía casi una relación de intimidad con Arzeno. Que Diehl no tuvo un décimo de la autoridad de acción que tuvo De Víctor, y cuando García lo secundó a Diehl (nunca le contó por qué se fue), los llamados eran permanentes y en vez de dedicarse a mejorar lo de abajo tenía que dedicarse a los papeles y de ahí para arriba.

Que veía un negocio con ganancias marginales, que se alejaban de los parámetros de eficiencia en cuestión económica, que es la eficiencia en el uso de aviones, mecánicos, turnos, y si la empresa no es eficiente muere.

Que Diehl –con quien tuvo buena relación- le comentó que Arzeno lo volvía loco en cuanto a ingerencias; que tenían el mismo nivel de gerencia pero la intromisión era permanente y eso lo sentía el personal, desconociendo si Diehl ante las intromisiones de Arzeno acudía a Boyd. Agregó que el crecimiento de LAPA fue medianamente muy rápido, pero no explosivo.

Respecto a Weigel, dijo que tenía muchos amigos en la empresa, que era querido y amable, desconociendo si esas relaciones iban más allá de lo laboral, era querido, amable. Que Chionetti era amigo personal de Weigel, pero más lo era de García.

Citado nuevamente a prestar declaración testimonial en otra instancia del debate, José García manifestó que participó en el vuelo de instrucción de Weigel en SAAB 340, señalando que en el vuelo no se hacen

recriminaciones ni observaciones, sino que se hacen en el post- vuelo. Que nunca se hizo instrucción hacia el aeropuerto de Punta Indio, pero sí en el área.

Dijo recordar a Carlos González, era uno de los supervisores de mantenimiento (supervisor de los mecánicos de turno), de treinta y pico o cuarenta años, viejo empleado de LAPA, que no era pañolero sino de jerarquía.

Indicó que en los vuelos de instrucción no va nadie más que el instructor, quizá el jefe de instructores o el jefe de operaciones; que los alumnos pueden ser varios y en ese caso van sentados atrás; que no va nadie que no tenga función específica en ese vuelo, ya que no es de paseo y es un vuelo incómodo; que ir parado en el medio, atrás suyo, es casi una locura. Señaló que hay operación de toque y despegue; toca la tierra, posiciona los flaps y despega sin detener el avión (sale de vuelta, que es lo habitual), aclarando que la pista de Punta Indio no se podía utilizar ni para hacer esta maniobra.

Que la persona que recibe la instrucción, se sienta en el lugar que corresponde a la función que va a desempeñar: si es como copiloto, del lado derecho, si rinde para comandante, del lado izquierdo.

Aclaró que la cabina del SAAB 340 es más chica que la del B 737-200; hay un pasillito para que entre, por ejemplo, personal de tráfico.

Refirió que la hipótesis de que alguien vaya parado atrás del transportín no ocurre, y si se diera el caso, podría llegar a escuchar lo que se habla pero no muy bien porque lo normal es que lo hagan por los teléfonos; que en crucero se pueden sacar los teléfonos, pero en vuelo de instrucción no hay nadie parado atrás porque el avión es como una coctelera, ya que se hace aterrizaje y despegue y hay un cambio de altitud permanente.

116) Jorge Alfredo SARLI

Refirió que es oficial de la Fuerza Aérea y aviador militar; que como tal voló varios aviones de combate y transporte (3.000 horas de vuelo).

Poder Judicial de la Nación

Manifestó que fue designado inspector en el año 1997 y fue convocado por su experiencia, permaneciendo en su función hasta el 2006. Que en ese momento tenía otras tareas en la Jefatura de Planificación de la Fuerza Aérea. Que el curso para ser inspector, consistió en uno teórico de 10 días o una semana, aproximadamente, en el que se veían procedimientos administrativos, la función de la Dirección, y charlas de la JIAAC.

Dijo que en 1997 se desempeñó como inspector de vuelo de aeronaves pequeñas –piloto privado- y a partir de 1998 como inspector de línea aérea, y para eso hizo un curso teórico de un tipo de aeronave; tomó el curso de DC9 y de MD, y lo hizo en Aerolíneas Argentinas. A partir de ahí inspeccionó a esos aviones en la empresa mencionada, en Dinar y en Austral.

Que luego hizo una preparación de B 737, porque necesitaban más inspectores para ese avión, y empezó a tomar inspección en ese tipo de avión; que dicha preparación fue individual; le dijeron que leyera los manuales de la aeronave, ya que los patrones de vuelo son iguales en todos los aviones.

Que inspeccionó el desempeño de pilotos en esos aviones en LAPA. Que dicha inspección consistía en dos partes: simulador y avión; se tomaba el simulador y a la vuelta esperaban que la empresa diera el aviso de que estaban en condiciones de evaluar al piloto en vuelo, con el alumno e instructor.

Aclaró que en simulador, el instructor siempre va en la consola de instructor, y lo regular es que rindan dos pilotos, aunque también es posible que uno solo rinda. Que en vuelo es distinto: se sienta el piloto a evaluar, y el instructor en el otro puesto de comando del avión.

Indicó que las inspecciones de rampa generalmente eran sorpresivas, en la pista, y se controlaba a los aviones que estaban ahí y a los que llegaban; las de ruta no lo eran, porque se debe hacer un procedimiento y se avisa para hacer la reserva de un lugar en el avión. En esta última se lleva un formulario con ítems y se va controlando cada ítem y se anotan allí las observaciones; desde el despacho de vuelo y luego abordaje de la aeronave.

Respecto a las vacaciones de tripulantes, lo que se hacía era preguntarle si estaban con el descanso correspondiente al vuelo y eso implicaba que tenía las vacaciones correspondientes. Que esos dichos no se cotejaban, pero se le podía pedir el libro de vuelo para ver si no había volado en la época que mencionaba. Agregó que no recordaba haber pedido un legajo por el tema de vacaciones, sino sólo para controlar el recurrent.

En cuanto a las inspecciones de la empresa, dijo que son las de base de operaciones, donde se controlan ciertas cosas, como por ejemplo los legajos de tripulantes, señalando que él no participó en esa época de inspecciones de operaciones de base.

Del nerviosismo de los pilotos cuando rinden la inspección, dijo que la primera inspección en simulador lleva más carga de complejidad, y habiendo pasado el simulador se puede estar más tranquilo para ir al avión.

Sobre el libro de vuelo, indicó que en él no se anotan las vacaciones, sino sólo las actividades de vuelo; que es el registro de la actividad del piloto, en el que la empresa certifica las horas de vuelo que se registran y luego lo hace la actividad aeronáutica.

De las inspecciones de evacuación de emergencia, dijo que se hacen particularmente a requerimiento de un explotador aerocomercial cuando inicia sus actividades, que demuestra la evacuación en las aeronaves que va a volar para obtener su certificado o incorporar un nuevo modelo de aeronave.

Dijo que es el director quien designa al inspector que debe cumplir la orden de inspección y le indica la tarea que debe realizar, que se adjunta al pedido de la empresa, y los resultados del examen figuran en la planilla.

Al serle exhibida la planilla de Weigel obrante a fs. 222 de su legajo, indicó que es el formulario que llena el piloto y luego el inspector, y mediante el cual -cuando el inspector lo entrega- empieza el proceso administrativo en el Departamento para dar la habilitación al piloto, aclarando que en este caso es para piloto de SAAB 340, que en la misma está aprobado y el inspector que intervino es Fortuny. Señaló que en el casillero 47, aparece

Poder Judicial de la Nación

10/5/94 como día de comienzo y 13/10/94 como día de terminación del curso, que se entiende que realizó en ese avión. Sobre la diferencia entre ambas fechas, mencionó que desconoce si el piloto se enfermó en el medio o si pararon el curso, o si la empresa no tenía aviones para instruir, porque normalmente entre el curso en simulador y en avión transcurre un mes. Que el casillero 61, último campo, es la certificación del examen donde se lo califica como aprobado y se firma.

Dijo que la exigencia es mayor para el piloto, y que hubo varios casos en que se prolongó el curso práctico. Que por casos como el que se le exhibió, un año se sacó una normativa para decir que no podía exceder 90 días el lapso entre simulador y avión.

Por último, explicó que en el simulador están presentes el examinado, el inspector y el instructor, no pudiendo el instructor ser asistente.

117) Vicente Rubén SANCHEZ

Refirió que había volado Lear Jet y fue instructor de vuelo en una escuela. Que estuvo en LAPA hasta 2002, habiendo ingresado a la misma como copiloto de B 737-200 como en cualquier empresa, por un llamado. Que voló dos años y medio como copiloto y en octubre o noviembre de 1997 tuvo la opción de salir para comandante y lo hizo.

Manifestó que fue instructor en la empresa desde mediados de 1998, cuando tenía 7.000 horas de vuelo; previo haber sido chequeado por otros instructores de la empresa para serlo. Aclaró que la licencia de instrucción la tenía antes de estar en LAPA (desde 1995 estaba habilitado como instructor de B 737-200) y con ello, ya puede ser instructor del avión que vuela.

Respecto al WRZ, dijo que era un avión normal, que lo voló muchas veces y no tenía nada en particular, recordando haberlo traído de una inspección grande hecha en Puerto Alegre, luego de un vuelo de prueba. Señaló que tuvo una vez una falla antes del despegue, pero era la alarma de

una válvula y le cambiaron el avión, señalando que era una alarma visual de sobre temperatura.

Dijo que no tenía deuda de vacaciones ya que se las tomaba.

Al serle exhibido el parte de vacaciones obrante a fs. 2 de su legajo personal (2/11/99), reconoció su firma y su letra en los saldos. Indicó que es el parte de control de días pendientes de vacaciones; que pide diez días (de 1999 y 2000) y se mencionan los saldos que tiene pendientes de 1995, 1996, 1998 y 1999.

Manifestó que cuando se empezó a volar menos, se tomó las vacaciones que le adeudaban.

Expresó que cada piloto es responsable de sus vacaciones, y también la empresa. Que él siempre trató de tomárselas y en la empresa nunca se las negaron. Que estaba legalmente con sus vacaciones cumplimentadas.

Refirió que Weigel era su compañero de trabajo, que era un piloto Standard, fue instructor de él en B 737-200 en un solo vuelo y le dio simulador.

Dijo que participaba en las reuniones de instructores de la empresa que eran una vez por semana o cada dos, a las que también iba Borsani que era el Jefe de Línea, no recordando que se hubiera comentado en ellas algo en particular de Weigel.

Se le exhibieron las tres hojas del legajo info simulador de Weigel, correspondientes al formulario de recurrent del segundo semestre del año 1998 (6/12/98), y reconoció su letra en las anotaciones y su firma. Que fue con procedimientos Standard y le puso buen trabajo y pedido de listas, buen desempeño y conocimiento de sistemas; el 7/12/98 buen turno y mejoramiento de trabajo (con relación al día anterior), calificación Standard. Explicó que todos, en simulador, lo primero que hacen es las listas de chequeo; que creía que en ese momento Weigel ya era comandante del avión, tenía la licencia de piloto y él le efectuó el recurrent. Dijo que no recordaba haber chequeado el legajo de Weigel y que nunca lo hizo con los pilotos. Refirió que al simulador todos llegan con bajo nivel por la presión y luego se nota el mejoramiento del alumno.

Poder Judicial de la Nación

En relación a las reuniones de los instructores, se le exhibieron las fs. 14049, 14050 y 14051 (cuerpo 71), manifestando que aparentemente se trata de las mismas y allí están las tareas asignadas y los pasos a seguir de cada piloto; que en la del 22/9/98 (fs.14051), si está nombrado, es porque seguramente estaba, aunque puede que lo pusieran y no estuviera, que no recordaba específicamente esa, y que las abreviaturas no sabe que significan; que el temario era lo estándar que pedía la empresa; que no recordaba haber tenido documentos similares a estos y las tareas asignadas podían ser informadas verbalmente por el jefe de línea. Agregó que José García era uno de los viejos instructores. Que no se acostumbraba que el gerente de operaciones fuera a las reuniones.

Que en la reunión del 20/10/98 surge que se acepta el ascenso de dos comandantes, y que Weigel continúa en instrucción con Vicente Sánchez, Baigorri y García, y que posteriormente se estima que puede salir con Novo.

Dijo que creía conocer a Etcheverry y haberle dado instrucción en el avión, señalando que era un piloto Standard.

Se le exhibió el programa teórico práctico de B 737-200 de Etcheverry (fs. 166 y 180/181 de su legajo), y señaló que a fs. 166 está su firma y corresponde al examen que se le toma en vuelo; reconoció la fs. 180/181 del 7/1/99 y 8/1/99, refiriendo que no está la hoja del 9/1/99 pero seguro se hizo; que después del simulador hubo tres vuelos, y luego se hace el vuelo de inspección.

En cuanto a la fs. 56/59 del legajo de Fuerza Aérea de Etcheverry, reconoció su firma en la solicitud de licencia de piloto del nombrado; que rinde el 9/1/99 –casillero de certificación de examen-, lo acompañó en el vuelo y lo aprobó el inspector.

Señaló que los vuelos de instrucción se cumplían, sino no podía ser presentado, y que no se acuerda por qué puso como fecha el 9/1/99 que es la misma fecha del vuelo de inspección, indicando que se tenían que hacer los tres vuelos antes de que se presente ante la Fuerza Aérea; agregando que se

podía dar el caso de que llegaran de Mendoza y estaba el instructor esperando, entonces rendía ahí.

Manifestó que cuando un piloto estaba en condiciones de ascender, se daba el ok al jefe de línea.

Que instruyó y evaluó a Weigel y a Etcheverry, y nunca los reprobó, eran Standard y está escrito lo que realizó con ellos.

Refirió que el programa de instrucción figura en el manual de operaciones, y en él se establecen las pautas del curso inicial de ese avión.; que está estandarizado en todas las empresas mundiales; que son 9 ó 10 turnos con la inspección y como mínimo 3 vuelos de instrucción.

Al ser preguntado respecto a si pueden ser dos vuelos de instrucción y uno de inspección, dijo no recordarlo, que los tres vuelos están mencionados en la planilla y en algún lado debe estar estipulado, creyendo que es en el manual de operaciones.

Indicó que como instructor, su superior era el Jefe de línea, y con él se manejaba, no recordando si había un jefe de instructores.

Expresó que empezó a ser instructor de B 737-200 en LAPA, en agosto de 1998, y lo fue hasta que ascendió a comandante de B 737-700, en septiembre u octubre de 1999. Que le dio instrucción a varios pilotos, no reprobó a ninguno, ya que todos eran Standard (algunos más prolijos que otros). En cuanto a Weigel, dijo que era un piloto Standard, que iba progresando. Que respetaba la cabina estéril, ya que un instructor no puede permitir dar un mal ejemplo.

Agregó que escuchó por televisión el CVR y le parece inexplicable lo que pasó, que no puede ser que no hayan hecho la lista de chequeo.

Dijo que la alarma configuración se practica en simulador, y que siempre la practicaba, y que Weigel redujo acelerador cuando la tuvo que resolver, no recordando precisamente por cuál de las causas en que puede sonar o en qué ítem colocó la falla para que sonara. Agregó que para que suena la alarma de configuración, se sacaban los fusibles en el avión y en el simulador.

Por último, manifestó que cuando se desvinculó con la empresa le pagaron todo y no hizo ninguna presentación por deuda de vacaciones.

118) Hugo Oscar LEITMANN PATT

Médico psiquiatra –con especialidad en medicina aeronáutica– que ejerce su profesión, dijo conocer a los procesados, a algunos más que a otros. Que a Deustch no personalmente; a Boyd lo vio en casi seis ocasiones y no conflicto con él; con Chionetti se vieron con mucha frecuencia en épocas en que trabajaban en la cuestión del CRM, y se tienen simpatía; con Diehl, un poquito menos; a Borsani, cree que lo conoce; a Arzeno, sí, que estaba junto con Chionetti en el equipo, y no tiene ni amistad ni enemistad; que Peterson fue su jefe en 1998, y como todas las relaciones entre jefe y subalterno, hubo pros y contras; y con Lentino, es colega y han sido amigos.

En cuanto a su interés personal en el resultado de la causa, dijo que consiste en si se puede llegar a saber finalmente que pasó, científicamente, como experto que fue, por qué fracaso el esfuerzo, y encontrar los defectos para poder corregirlos. Que las investigaciones no buscan culpables, sino cuáles fueron los errores, y mejorarlos y optimizar los resultados. Que se pueda aplicar luego en legislaciones apropiadas.

Refirió que trabajó en la Fuerza Aérea desde el 31/12/76 y quedó en disponibilidad el 23/4/99 como vicecomodoro, según consta en el resumen de su legajo que buscó el día anterior en el Cóndor. Que estuvo en varios destinos, mencionándolos de atrás para adelante: el último mes en Quilmes (área material), tres meses (de noviembre/1998 a febrero/1999) en la Brigada aérea en Palomar; desde febrero a noviembre de 1998 en el INMAE; en el Comando de Regiones (aviación civil) desde el 9/12/96 hasta el 2/2/98; desde el 13/12/94 en Ezeiza; antes estuvo cinco años en el INMAE, antes en Palomar, antes en el INMAE y en 1977 en la VII Brigada.

Manifestó que en el INMAE ocupó diversos cargos; en la última etapa (feb-nov. 1988), estuvo en el departamento de investigaciones, que era

un destino interno, y dictaba preseminarios para formación y estaba en la docencia de CRM. Aclaró que también está el departamento de aptitud –que es el principal- y el de habilitación psicofisiológica, donde estuvo en su estadía anterior.

Que estuvo vinculado a la disciplina CRM cuando estaba en Ezeiza en 1996, siendo el jefe de la primera brigada el brigadier Orefice, quien lo convoca al grupo para hacer un seminario para poner en conocimiento de los pilotos del Palomar (de Boeing 707 y 757 presidencial, Fokker, Hércules) la exposición de la misma, ya que él lo venía estudiando de antes, y ya estaba instalado el tema en la fuerza. Que como consecuencia de ello, la superioridad decide que deje Ezeiza y que vaya al Comando de Regiones Aéreas del Cóndor (Dirección de aviación civil) para trasladar la experiencia a la aviación civil, en la que hay diferencia con los factores humanos, y ahí comienza, con las disposiciones 37, 117, etc..

Explicó que “Factores humanos” es un compendio de disciplinas (psicología, psicopedagogía, antropología cultural) que tratan de explicar la conducta del ser humano individual y en contexto, en este caso en el aeronáutico, que tiene sus particularidades, y está definido en el OACI (OACI definido). Que en una época se enfatizaba en la fatiga de vuelo, que antes se llamaba rendimiento y limitaciones humanas (HFL). Que CRM en cambio es una cantidad de herramientas de que se vale la amplia disciplina para la aplicación de sus postulados para impartir ciertos conocimientos vinculados a estilos de liderazgo, comunicación asertiva, trabajo en equipo, conciencia situacional, y fue herramienta obligatoria por la OACI; que luego vinieron otras, el TEMP (gestión del error y las amenazas), luego el LOSA, ACUPE, que son una serie de herramientas que se vienen imponiendo desde la autoridad, o que surgen como el CRM, después de 1970 (cuando en Tenerife, el principal piloto como referente, comete un accidente por causas nimias con un avión de KLM).

Que se empieza a ver que está pasando en otras industrias, y pasaba lo mismo, en Chernobille, en Trainman Aylan, donde operarios altamente capacitados, tecnificados, de pronto cometen errores tontos, y por

Poder Judicial de la Nación

ausencia de “barreras, salvaguardas, defensas”, como puede ser la falta de una firma, en una organización socio-técnica compleja, con vidas abordo, origina una catástrofe. Que CRM es eso, un intento de aportarle al personal operativo recursos para luchar contra el error humano (inincuo), que está todo el tiempo, va a seguir ocurriendo, y hay que ponerle vallas. Que la OACI dice que están los errores activos del sujeto y los latentes (que está latiendo dentro de una organización y nadie los detecta): la falta de capacitación, los criterios de selección (a veces son hijos de comandantes en otros países). Que CRM es una lupa que dentro del amplio terreno de los factores humanos se enfoca sobre el personal operativo, primero sobre el cockpit (que eran catastróficos), y luego se fue ampliando a toda la empresa, como un complot, y todo el sistema tenía que estar atento y saberlo.

Que en el inicio, CRM venía de cockpit resource management. Explicó que la etimología de Cockpit es interesante: viene de gallo y de agujero (donde pelean los gallos de riña), y luego entró en la aviación. Que hubo muchos intentos de llamarlo flight desk; que viene de la aviación militar, la que era unipersonal (monoposto), y en la cual se luchaba contra otro piloto que estaba en otro avión, para derribarlo. Que cuando en el mismo cockpit deja de haber uno solo y hay dos pilotos, a veces entre ellos se establecen relaciones hostiles, veladamente hostiles, y se genera, y se generó una cultura de cockpit; un modo de pensar colectivo, una manera más sencilla de discriminar, de inteligir, se usan aforismos, refranes; que la cultura del cockpit es que el copiloto no es más que la consecuencia del estado de ánimo del comandante. Que esa cultura tiene una trascendencia importante, ya que si el copiloto de Weigel hubiese actuado asertivamente, hubiese frenado el accidente. Citó el ejemplo de Tenerife, en que el copiloto y el ingeniero lo sospechaban y se lo dijeron, pero no actuaron. Que si el copiloto hubiese reducido aceleradores, quizás lo hubiesen echado de la empresa pero no hubiera habido muertos.

Que el CRM fue abarcando todo. De cockpit pasó a ser Crew (interviene la tripulación completa), luego se vincula mantenimiento, que siempre fue un área conflictiva y competitiva con Operaciones, después el resto de la empresa (corporate), también control de tránsito aéreo que interactúa e induce operaciones (CRM pasa a ser Complit).

Que el decreto 37/97 en la legislación argentina, abarcó a todos casi seguro. Que él tuvo participación activa e importante en su redacción, pero su posición en el organigrama era muy bajo, estaba en el cuarto escalón; hay un comodoro que revisa, y un brigadier que la firma.

Refirió que cuando el CRM se lleva a la práctica, había que modificar la cultura operacional que era individualista, autosuficiente, lo cual, cuando era monoposto estaba bien, pero al poner dos pilotos, genera una lucha en la que hay que ver quien es más. Que en algunas empresas, cuando había que poner a dos comandantes en un mismo cockpit, se armaba “la de San Quintín”. Había que modificar la cultura individualista en la toma de decisiones, lo que venía de décadas, había que enseñarle al comandante que el copiloto chequeara para ver si lo que estaba haciendo estaba bien.

Explicó que con focalizarse los seminarios en el personal operativo, sin el sostén o apoyo entusiasta sobre todo de los inspectores y chequeadores, hubiera resultado catastrófico, ya que si lo capacitan para que maneje una cabina de mando compartiendo decisiones, intenta democratizar las decisiones; y si luego viene un inspector del ente regulador, que no comulga con el nuevo paradigma, va a decir “qué le pasa que le consulta al copiloto”; entonces si los instructores e inspectores no estaban al tanto o imbuidos de la misma filosofía, había problemas, y fracasaban en el simulador por no tomar decisiones, ya que a ellos les parecía timorato el comandante, pero era porque estaban en el paradigma anterior.

Refirió que la evolución o pasaje de un paradigma a otro, no fue instantáneo, estaba muy arraigado, y sigue estando en las escuelas de vuelo, en las que el vuelo sigue siendo individual. Que la transición duro años, y sigue llevando, ya que a algunos pilotos no les cae bien que les enseñe alguien que

Poder Judicial de la Nación

no es piloto y había que esperar que se jubilen para que se produzca el cambio cultural, cuando entran nuevos.

Dijo que la Disposición 37/97 (marco teórico) se establece como obligatoria. Que tuvo muchos retoques, y mientras se iba redactando la 117, que firma el comandante y fija los tiempos, los contenidos curriculares y la periodicidad.

Que la seguridad de vuelo es el leit motive del CRM.

Que no fue empleado ni tuvo dependencia laboral o contractual con LAPA.

Que luego del accidente, tenía un amigo psicólogo que recién se iniciaba, que lo puso en la tapa de su libro (Modesto Alonso) y LAPA lo contrató para asistir al personal de cabina; Alonso le pidió que colabore en el diagnóstico del personal que sufría desadaptación al vuelo (fobia, temor al vuelo como consecuencia del accidente), y así entrevistó a una docena o más auxiliares de cabina, y luego le pasaba su informe a Alonso.

Señaló que la encargada del seguimiento de las disposiciones 37 y 117 es la autoridad aeronáutica.

Refirió que antes tenía una tarjetita de inspector de factores humanos y hacía algunos vuelos en los que se sentaba en el cockpit a observar la manera en que se trabajaba, y la observación la hizo dos años, lo que le sirvió mucho para poder redactar el libro.

Dijo que integro el gabinete psicofisiológico Buenos Aires en uno de sus cuatro pasajes por el INMAE, en sus primeros años. (desde 1979 a 1984); su cargo era Jefe del área neurología y psiquismo, y su función era chequear la aptitud psicológica y neurológica del personal aeronavegante y alumnos, civiles y militares; que hacía entrevistas como psiquiatra. Señaló que los psicólogos hacían las baterías de test, y el psiquiatra la entrevista, particularmente a aquellos a los que sus test aparecían observados; que no podía hacérselas a todos ya que asistían ochenta por día. Que además

supervisaba el funcionamiento eficiente del servicio y propendía como jefe a la optimización y maximización selectivo del control de aptitud.

Señaló que mientras fue jefe –varios años-, creaban nuevos test psicológicos porque estaba convencido de que no eran suficientes los que se hacían, porque entre los cuatro psicólogos no había uniformidad de criterios, por ejemplo en el test de Bender, y él quería que se hicieran más científicos, controlados, replicables. Que estaba en experimentación un test paradigmático, computarizado, que rehacía en un gráfico, y pedían a los instructores que categorizaran a los alumnos en tres categorías. Que se usaba para los ingresos de pilotos privados, y tenían que juntar mil casos para poder comparar las variables. Que consideraba que era necesario renovar los test clásicos que se venían usando.

Indicó que un test adecuado sería el que detecta lo que se trata de averiguar, y en el INMAE hay que detectar la aptitud para volar con seguridad. Si se usa un test que requiere habilidad grafica, y lo realiza Standard, parece que evalúa su habilidad para expresarse gráficamente, y no necesariamente se va a trasladar eso a la actividad de vuelo. Y explicól casos de pilotos que venían de interior, o del campo, con manos con las que les costaba agarrar el lápiz y hacer un dibujo.

Agregó que para él los test eran insuficientes; que en la investigación no había correlación entre éxito en el test y éxito en la actividad aeronáutica. Que si el piloto estaba dentro del rango de la normalidad, interpretar el test de Bender cuantificado insumía cuarenta minutos, y esto era impracticable por la escasez de recursos.

Que es posible que hayan sido considerados aptos personas que no lo estaban. Mencionó el ejemplo de un piloto esquizofrénico, enfermedad de diversa gravedad, que evoluciona por brotes, pero tiene períodos lúcidos.

Manifestó que cree haberle puesto un no apto a algún piloto. Que la mayoría de los que querían ingresar eran pilotos privados, y el examen tenía más exigencia. En los pilotos que venían de carrera, con un legajo psicofísico sin novedades y sin manifestaciones groseras en el somero examen psicológico, no recordó haber tenido un no apto. Agregó que la mayoría de los

Poder Judicial de la Nación

pilotos que protagonizaron accidentes en el país estaban aptos, lo que es una paradoja; ya que quizás bajaban de vuelo a alguien porque no estaban bien sus test, pero capaz que era seguro volando; y otro que tenía el test perfecto, tenía accidentes.

Que participó en muchas juntas médicas sobre la aptitud de los pilotos; se hacían cada vez que se rehabilitaba a un piloto (luego de un infarto por ejemplo) y se llegaba a un dictamen definitivo. ; que inclusive fue convocado no estando ya en el INMAE.

Manifestó que en su actividad, estudió cambios vitales recientes como errores de pilotaje, y desde hace 30 años publica unidades de cambios vitales, como hipótesis (como siempre en ciencias), para explicar fenómenos hasta el momento inexplicados, en los que suelen utilizar el recurso mientras no haya una mejor que lo explique. Que son teorías o hipótesis que intentan dar razón del origen de ciertas conductas; y no es extrapolable mundialmente.

Considera que si un individuo acumula situaciones estresantes (muere su esposa, se divorcia, muere un hijo, se muda, tiene problemas laborales), y se le pone un puntaje a esos elementos, pasando los 300 estamos en ámbar, y si pasamos 400 puntos es peligro (que no debe volar); que un divorcio son 100 puntos, y él esto lo criticó porque muchas veces no son 100 puntos de stress sino de liberación, por lo que puede ser menor también, o puede ser hasta causa mayor de suicidio por otro lado. Que está de acuerdo con esa hipótesis, ya que no hay otras que lo satisfagan, y algo de cierto tienen; que las decisiones no siempre son las correctas cuando tenemos stress acumulado. Que es una teoría interesante; pero en la práctica hay que poner un puntaje y no está de acuerdo con el puntaje; aclarando que acá no se usa. Que se hizo en Canadá y se replicó en EEUU. Que acá no se hizo la investigación; hay que tomar numero considerable de personas (1000), poner 540 causas de stress, una puntuación promedio, para interpretar conductas humanas, que a veces son transculturales y a veces no.

Señaló que mientras estuvo en el INMAE, si un piloto le confesaba un conflicto de esa naturaleza, se hacía una evaluación pormenorizada de las repercusiones objetivas en lo laboral-familiar, cómo lo afectaba, y por lo general de acuerdo con el propio piloto se tomaba la decisión, y recordó haber tenido muchos casos.

Dijo que si el piloto no revelaba el problema, en algunos casos era factible, y en otros difícil detectarlo con los test o con la entrevista. Agregó que la profesión de piloto es tremenda; cada seis meses deben realizarse un examen psicológico, siendo la única profesión que lo exige. Que el piloto no va a decir “discutí con mi mujer y estoy muy nervioso”, y los test psicológicos tienden a averiguarlo, por eso se hacen primero; que de alguna manera intentan puentear o bypassar la conciencia, evaluar el inconsciente, el otro yo del sujeto, pero si tomamos los mismo test veinte años seguidos, pierden un poquito de eficacia, ya que si el piloto tiene estrés por divorcio, el hábito lo ayuda para ocultarlo en el examen, por ese hábito lo ayuda para ocultarlo.

Al serle exhibida una orden del día del 25/3/98 emitida por el Director del INMAE, Comodoro Fernando Espiñela, en la que figuran los destinos y cargos internos del personal civil y militar, dijo que en la página 3 aparece como jefe de gabinete civil y militar dependiente del departamento de Aptitud y como jefe del departamento Investigaciones, sección neuropsiquiatría. Aclaró que una cosa es el organigrama, y otra el funcionamiento día a día en cuanto a la mecánica del área.

Se le exhibió el legajo del INMAE de Weigel, y dijo que él no estaba el 2/3/98, de fs. 6/8; que en el del 28/8/98 (fs. 9/14), sí estaba, y respecto a psiquiatría no está su firma sino la de Ruggiero, en Aptitud la de Zoppi, y en Psicología la Lic. Codella; que en esa fecha fue habilitado como piloto, y no está firmado por él.

En cuanto al factor de stress de Weigel, cree que no fue detectado. Que el test de Bender no le llama la atención (aclara que se ponía en rojo si era observado –TO-). Que es posible que haya superado todos los exámenes sin que advirtieran el stress derivado de su problema familiar. Que dicho stress, hipotéticamente le puede hacer perder la conciencia situacional

Poder Judicial de la Nación

del avión, lo mismo que si por ejemplo, su hijo estuviera en terapia intensiva, ya que va a tener la cabeza en otro lado, lo que le puede pasar a todos, y también puede pasar en el avión.

Respecto al caso Dryden, dijo que fue un accidente investigado por un tribunal o un juez, que la propia OACI lo toma como modelo de investigación de los accidentes, por la forma en que segmentó las fallas activas y latentes, y partió de una pregunta, ya que no se puede entender que un piloto con 24.000 horas de vuelo, haya querido despegar con hielo en los planos; entonces algo pasó. Que la junta de investigación no dio explicaciones, y pasó a la justicia, se hizo un informe de 150.0000 páginas, aparecieron mil recomendaciones sustanciosas, porque puso de manifiesto la jerarquía de las fallas latentes en el sistema.

Refirió que cuando se entera de que el accidente aquí investigado había pasado a manos de la justicia, y apareció en los periódicos el nombre del juez, se acercó espontáneamente a los efectos de acercarle sugerencias. Que el tema de la judicialización no es ni era nuevo, se viene discutiendo en los congresos internacionales, y la dificultad de que se investigue por una junta ad hoc, y simultáneamente por un tribunal, es que en el primer caso no se buscan culpables sino las causas, y los errores tanto personales como del sistema y se hacen recomendaciones; y en el segundo, su temor era que se vaya de tema por buscar un culpable y no se tomen acciones correctivas. Que sin saber si había personas idóneas investigando, con buen voluntad aportó sugerencias, que su intención era entender él y saber qué pasó. Que había instancias complejas, y quería aportar el marco de referencia: los mecanismos de adaptación que en algunos casos están exacerbados, la importancia de la cultura empresarial, la cultura del cockpit, las reglas tácitas y no escritas de cualquier organización.

Al serle exhibidos los dos mails que aportara en esta instancia Valerio Diehl, dijo que el del 24/10/99 es probable que él se lo haya

enviado, ya que tiene su estilo coloquial, y con Valerio tenía cierta confianza. Que para corroborarlo debería leer su bandeja de enviados.

Señaló que en ese foro abierto de CRM –IFHH-, cualquiera podía –hasta hace un año- enterarse de los mails que se mandaban (antes por yahoo y ahora por google), y lo hacían exprofeso así, que era un ámbito libérrimo de cambios de opinión, que enviaban también de otros países. Que el intercambio lo hacían con ingenuidad sin pensar que alguien lo iba a usar; era un mensaje coloquial que se hacía en el mejor sentido para que todos aprendieran, y eran expertos en ideas.

Que al escribir “no debemos desaprovechar esta oportunidad y el 3142 podría ser el Dryden argentino”, quiso decir que aprendieron tanto de eso que de LAPA también se podía aprender, ya que se repetían ciertas cosas y convocaron a expertos.

Respecto al segundo mail (del 20/11/99), dijo que sólo está el asunto (“un pusilánime en la gerencia puede convertirse en un criminal”), y que podría ser él quien lo pusiera, como un médico entusiasta en la seguridad de vuelo.

Agregó que en un momento habrían jackeado el foro –que era privado y no público-, y aparecían cosas extrañas, mencionando el de fs. 6412, que dice “quebremos a LAPA”. Que le da la impresión que el contenido es una recopilación de lo que en el foro se debatía acerca de las fallas latentes, pero desconoce el asunto, dijo que no sabe quiénes son Daniel Marquez, Lorenzetti y Paredes (a quienes está dirigido), que se ve que es un reenvío dirigido a la gestión LAPA, originado por su casilla, pero el asunto le parece apócrifo, ya que nunca se le ocurrió mandar a Gestión LAPA ese asunto, salvo que hubiera tenido un brote psicótico. Que quizás quedó el asunto de anteriores mails, ya que se fue reenviando, y jamás fue su intención quebrar a LAPA.

Que fueron jackeados en varias ocasiones, y puede verse todo en yahoo, (o en list book que era anterior). Que le parece absurdo, y recordó otros casos en que tenían un jacker que se hacía pasar por otras personas y mandaba

Poder Judicial de la Nación

cosas disparatadas desde la casilla de otro miembro del foro, y después había que aclarar que uno no lo había mandado.

Manifestó que antes del accidente había participado de los cursos de CRM, ya que solían invitarlo en LAPA a las inauguraciones o clausura, y a lo sumo diez veces ha estado en almuerzos. Que le propuso no sólo a LAPA sino a muchas empresas, mucho antes del accidente, hacer una universidad o escuela de capacitación de CRM, pero la concretó en España, luego del 2000; lo contrataron en Palmas de Mallorca, e hicieron un emprendimiento similar a lo que querían hacer acá en español.

Que participó en la redacción de la Res. 117/97, no recordando detalles; que tuvo conocimiento por parte de la Fuerza Aérea de que hubo prórroga de los tres módulos que comprendían en CRM. Que tenían dos problemas: línea regular y no regular, y las recomendaciones para cada uno. Que por haber puesto tanta energía en la capacitación de las regulares, había dificultad para las escuelas de vuelo y empresas no regulares para llegar con la normativa; no llegaban a la fecha, no había suficientes capacitadores, y en ese segmento (taxi aéreo, etc.) había clamor de que no llegaban, y quizás esto terminó en una directiva; pero en las regulares no, ya que estaba todo bien.

Al serle exhibidos los documentos incorporados por la Fuerza Aérea en la indagatoria de Peterson fs. 13632/13638, dijo que se referían a CRM y leyó partes; señaló que durante la gestión de DHA del Comodoro Gonzalez fue puesto en vigencia el CRM, y fue anterior a la designación de Peterson.(las Res. 37 y 117); que Peterson –su jefe en el INMAE- informa que se han puesto en vigencia. Que cuando Peterson llegó a la DIFON (DHA), le dijo “cuál es el curro del CRM?”, “volé veinte años y me vas a enseñar”, entonces el subalterno queda condicionado si el jefe se expresa así. Que el proyecto ya estaba lanzado, y él lo sintió como algo personal, ya que no le cae bien a todo el mundo. Que Peterson no entendía de qué se trataba el CRM, venía de estar dos años en EEUU.

En cuanto al concepto de cabina estéril, dijo que el de disciplina en los diálogos, concentrándose en la operativa.

Que para poner en ejecución el CRM, temporariamente había un oficial -Mayor Korman- que colaboraba con él, y venía de otro lado, era piloto y dictó alguna asignatura en el curso para formación de facilitadores de CRM, vinculada con LOST. Que la primera camada era como una autogestión, había que inventarlo porque no existía, y él no estaba en condiciones de ser el inventor.

Que conocía a Helmreich desde 1990, de Washington, y lo considera el padre del CRM.

Indicó que le parece importante que una empresa aérea cuente con un equipo completo de psicólogos internos, no sólo para CRM, para maximizar el estado de los pilotos.

Respecto a los accidentes aéreos, refirió que el 70 u 80% se deben al factor humano, y el resto es meteorología, mantenimiento, tránsito aéreo, y estos dos últimos también dependen de los humanos. Que también puede haber responsabilidad empresarial o de los organismos regulatorios.

Agregó que también se puede torpedear un proyecto de seguridad, que tiene como objetivo la optimización, desde un escritorio, citando el caso de la línea Spain Air (segunda en España), a donde fue convocado, que pusieron mucho entusiasmo al comenzar el dictado de los cursos, pero desde el escritorio de un gerente a los instructores no les pagaban las horas de instrucción, y encima cobraban menos porque volaban menos por dar la instrucción, por lo que se desalentó y se vino todo abajo.

En cuanto al CVR del WRZ, dijo que lo escuchó muchas veces y que puede decir que se nota la exacerbación del mecanismo de negación del miedo al peligro; indicando que el piloto lo sabe, pero lo niega, no tozudamente, es inconsciente para poder soportar situaciones que lo harían muy infeliz. Que Weigel es igual que todos, pero con creces, porque está en un medio hostil que es el aire, sustentando una máquina que pesa toneladas, y el síndrome de adaptación al vuelo implica tener una adecuada dosis de negación al peligro, sino no puede volar. Que hay media docena de pilotos que

Poder Judicial de la Nación

han desarrollado fobia al vuelo; quizás perdían contacto visual con el horizonte por entrar en una nube y empezaban a transpirar.

Respecto a la conducta de toda la tripulación, analizándola dentro del campo profesional, es de una indisciplina total, y que no entiende cómo una empresa puede tener una dupla de pilotos con esas características.

Citó ejemplos, y comentó que existen pilotos semidesadaptados, pero no lo suficiente como para sacarlos.

Que en el caso de los malos pilotos, los tendría que haber detectado el jefe de línea, quien conoce a sus pilotos perfectamente, y sabe a quiénes no puede juntar.

Agregó que en algunas culturas operacionales, se permite que un subalterno diga cosas, toleran el disenso, y en otras no, porque si habla se transforma en un empleado problema, va a la calle, o lo cambian de destino (militar); pero normalmente en las autoritarias y verticalistas como es la aviación, no es aceptado, y no se dicen las cosas para que no los echen.

Analizado el legajo de Weigel, dijo que las observaciones expresadas a fs. 92 (impulsividad reprimida), fs. 91 (represión, negación, narcisismo), fs. 28 vta. (Oposicionismo, impulsividad), fs. 21 vta. (Rasgos obsesivos y rigidez) y fs. 5 vta. (Racionalización y evitación), en las que no intervino, son evaluaciones efectuadas por varios psicólogos a una misma persona (con el de Bender, que se creó para otra cosa), que no parecen ser la misma, ya que uno lo hace de una manera y otro de otra. Que ese es el defecto del recurso diagnóstico, y por eso en la mayoría de los países se eliminó.

119) Alberto José MIRANDA

Refirió haber comenzado su carrera de aviador realizando el curso de piloto naval, volando luego un avión de la empresa “Coca-cola”, siete años en Aerolíneas Argentinas como comandante de MD –donde acumuló 8.000 horas de vuelo; luego se desempeñó en una empresa carguera y, en diciembre de 1997 ingresó a la empresa LAPA como piloto, en el cargo de

comandante de Boeing 737-200, volando luego el Boeing 737-700; donde permaneció hasta el año 2002. Mencionó que el motivo de su ingreso se debió exclusivamente a una necesidad laboral, siendo que en esa compañía recibiría un sueldo fijo que le permitiría cubrir sus necesidades económicas.

Manifestó que trabajando en LAPA nunca se excedió en los tiempos de servicio, tanto respecto a las horas de descanso como las vacaciones, aclarando que siempre fue así por su propia exigencia; ya que en la empresa existían presiones directas e indirectas para que los pilotos volaran no respetando sus tiempos de descanso, dando como ejemplo el pago de vacaciones y la realización de cursos y exámenes médicos en los días libres.

Aclaró que las presiones directas eran de programación, la cual estaba dispuesta con el descanso interrumpido, y las indirectas consistían el pago de un plus por horas de vuelo –lo cual incitaba a los pilotos a no tomarse las vacaciones-, en la realización de cursos, reuniones informativas, exámenes médicos en los días libres, encargándose de organizar ello la parte de coordinación y tripulación, quienes decían que los cursos y reuniones no se consideraban horas de servicio sino un llamado de la gerencia, recalcando el testigo que él no concurría a las mismas, no habiendo recibido ninguna recriminación por tal actitud.

El testigo señaló que a su criterio esta cuestión se debía a que si todos los pilotos volaban más tiempo, no se requería el ingreso de más tripulantes, lo que implicaría para la empresa una erogación económica, que todo se trataba de una cuestión económica o de ahorro; que esta situación de los tiempos de descanso yo no la hablaba con los jefes, actuando siempre por cuenta y riesgo de él; que con sus compañeros de trabajo lo hablaba, pero sin entrar en discusión, entendiéndolo el testigo que ellos sabían lo que tenían que hacer.

Se procedió a exhibirle a Miranda dos notas de su legajo personal obrantes a fs. 12 y 13, por las cuales el nombrado exigía vacaciones del año 1998 y 1999, reconociendo su letra y firma, aclarando que en una de ellas advierte la posible violación del art. 31 del decreto 671/97,

Poder Judicial de la Nación

agregando que en ese momento no querían darle las vacaciones porque era temporada alta.

Dijo que los partes solicitando vacaciones eran entregados en la Línea, siendo en ese momento el Jefe de Línea Gabriel Borsani.

Preguntado que fue sobre si el cumplimiento de los tiempos de descanso establecidos en el decreto 671/97 hacen a la seguridad de vuelo, el testigo respondió que supone que ello lo evaluó la autoridad de contralor y que él simplemente los cumplió, no pudiendo decir si hacen o no a la seguridad de vuelo; respecto a si la autoridad de contralor se ocupaba de auditar el cumplimiento de las vacaciones, respondió que no, que nunca nadie se interesó, salvó que hayan visto documentos de la empresa.

Expresó que su gremio era APLA y, según lo que él sabía, nunca intervino en el tema vacaciones.

Se le preguntó si conoció al copiloto Etcheverry, y respondió que sí, que lo conoce porque voló con él durante un año en una empresa carguera y en Boeing 737-200, detallando que tenía una capacidad innata para el vuelo, que era muy inteligente, y que las veces que estuvo con él cumplió todos los procedimientos y trataba siempre de que todo se hiciera lo mejor posible; que en sus vuelos ha sido un piloto destacado, los unió una fuerte amistad, permitiendo una afinidad laboral que hizo que el trabajo saliera de la mejor manera.

Respecto a si en alguna oportunidad fue entrevistado por la Junta de Investigaciones, respondió negativamente.

Exhibido que le fue el anexo “GOLF” de la Junta de Investigaciones –fs. 8-, el testigo procedió a leerlo y traducirlo –se encuentra en idioma inglés- describiendo que del mismo surge que él ha volado con Etcheverry más de 200 horas en un avión carguero y 20 horas en la empresa LAPA en Boeing 737-200, siendo el último vuelo que realizaron juntos siete días antes del accidente; que los procedimientos utilizados por el nombrado

están por debajo de los standard, los cuales conoce pero no los sigue, utilizando la máxima velocidad.

Aclaró el testigo respecto a lo leído precedentemente que Etcheverry se apartaba de lo sugerido por el Manual de Operaciones, pero seguía lo sugerido por la empresa, con lo cual él no estaba de acuerdo; él cumplía los usos y costumbres de la empresa que no era lo establecido por la línea en el Manual de Operaciones, pero él conocía perfectamente lo que estaba escrito y cuando el testigo pedía que lo cumpliera, Etcheverry lo hacía.

Agregó que lo escrito en el anexo “Golf” fue un comentario que le efectúa a Novo pero desconocía que estuviera plasmado allí, ratificando todo lo declarado, pero recalando que la coordinación de cabina de este copiloto era muy buena, nunca falló en las lecturas de las listas siguiendo los procedimientos requeridos, era una persona agradable, buena y disfrutaba de la vida; que conocía los procedimientos Standard y tenía la capacidad manual para desarrollarlos.

Que los procedimientos usados por Etcheverry eran los que exigía la empresa y los procedimientos standard eran los exigidos por la línea, como por ejemplo el uso de otras velocidades en diferentes etapas del vuelo, aclarando que el procedimiento utilizado por el fallecido copiloto no era antirreglamentario, se podía volar o no estandarizadamente, refiriendo el testigo que él siempre usó el procedimiento que estaba escrito, que los usos y costumbres son heterogéneos.

Sostuvo el testigo que lo ideal es adaptarse al Manual de Operaciones –a lo que está escrito- porque esto provoca que el piloto adopte una rutina, agregando que por lo que recuerda, lo que estaba fuera del estándar eran las velocidades, sugiriendo la empresa el uso de velocidades más altas que las estandarizadas; no existiendo vulneración reglamentaria alguna; que apartarse de los procedimientos estándar está permitido, pero hay que justificar por qué uno se aparta.

Finalmente, agregó que Etcheverry era una persona sumamente adaptable al otro, que su personalidad le permitía llevarse bien con todo el mundo, era capaz de adaptarse a cualquier cosa que uno le solicitara.

Poder Judicial de la Nación

Por otro lado, preguntado que fue respecto a cómo consideraba la instrucción brindada por la empresa LAPA, el testigo refirió que varió significativamente, habiendo mejorado en el año 1999 y, comparó el curso de Boeing 737-200 realizado en la empresa Aerolíneas Argentinas con el dictado en LAPA, detallando que en la primera recibió tres cursos completos, con abundante material didáctico, dictado por comandantes con experiencia e inclusión de performance (operación de la aeronave); mientras que en LAPA el material didáctico era “pobre”, el curso lo daban copilotos, era obsoleto pero cumplía con lo mínimo y, todo lo que allí no se daba, se aprendía en el avión con experiencia.

Mencionó que Diehl en una oportunidad le ofreció al dicente ser instructor, no habiendo aceptado ya que ello le exigía un compromiso total con la empresa y era a título gratuito.

Respecto a si sufrió inconvenientes en vuelo por fallas técnicas, refirió Miranda que sí, que fueron tres y sólo dos quedaron documentadas; que una fue una falla recurrente durante un mes y cada vez más violenta, fue en el avión matrícula WPA, relacionada con el timón, detallando que esa aeronave venía fallando y no se podía determinar cuál era la falla, la cual fue incrementándose con el tiempo. Que entonces, en el último vuelo que tuvo la falla, la notificó y mantenimiento le dijo que podía volar sin ese sistema de “Raeder”, pero el testigo sostuvo que si ese sistema se rompía cada vez que el avión volaba, podía haber otra cosa que hiciera que fallara y, por eso consideró que no volaría porque era peligroso, anotando en el RTV que hasta que no se determine concretamente la falla, volar ese avión era peligroso.

Mencionó que por este episodio tuvo que confeccionar un informe y luego fue recriminado por ello, aportando un artículo periodístico que menciona lo que el testigo escribió en el RTV y el apercibimiento recibido. Preguntado sobre qué sucedió con el informe que el testigo escribió,

refirió que cree que el avión fue arreglado, se le cambió el sistema de reader y no hubo más problemas.

Exhibida que fue la nota obrante a fs. 7100/7101, el testigo reconoció su firma y contenido, aclarando que dicho informe fue elevado a Borsani vía fax por el propio dicente; asimismo se le exhibió el RTV obrante en copias simple a fs. 6536, reconociendo su firma y letra, aclarando que se trata del acontecimiento relatado precedentemente con el avión WPA.

Agregó el testigo que, por este hecho recibió un apercibimiento verbal de parte del gerente general Rony Boyd, el cual le fue dado por su Jefatura, integrada en aquel entonces por Borsani y Diehl, quienes le dijeron que “tuviera cuidado con lo que escribía en el Libro”, mencionando Miranda que lo que el escribió en el Libro de Vuelo tenía que ver con la seguridad de vuelo, aceptando que pudo haber estado equivocado, pero en ese momento y hoy en día considera que la falla ponía en riesgo la seguridad de vuelo.

Continuó su relato, mencionando el segundo incidente en vuelo, sufrido con al aeronave matrícula WYI, en el cual lo presionaron a volar cuando el avión tenía una falla que le impedía retroceder con los motores en marcha, y ese desperfecto hidráulico impedía que fuera remolcado. Finalmente el problema se solucionó poniendo en marcha los motores con potencia asistida. Respecto a la nota de fecha 22/3/99 dirigida al Gerente de Línea Borsani, refirió el testigo que allí constan los motivos de la demora del vuelo en cuestión y la presión que sufrió por parte de mantenimiento y operaciones para “poner una puesta en marcha irregular”, misiva que nunca le fue contestada.

Asimismo, describió un incidente protagonizado por el testigo, mencionado que no fue reportado, que era una avión 737-200 en un vuelo a Comodoro Rivadavia, lugar donde no había electricidad y el despachante le decía que tenía que salir, considerando el testigo que no alcanzaba el combustible para ir i volver a Aeroparque; que lo presionaron para que volara, preguntándole Diehl si no lo había hecho alguna vez

Poder Judicial de la Nación

trabajando en Aerolíneas, respondiéndole el dicente que sí, pero que se trataba de una emergencia.

En otra oportunidad, refirió el testigo que un avión tenía una falla en el sistema eléctrico, decidiendo como Comandante cancelar el vuelo, aclarando Miranda que este fue otro caso en el cual las autoridades lo presionaron a volar en condiciones inapropiadas.

Exhibida que le fue la nota de fecha 20/3/98, obrante a fs. 12.940, el testigo reconoció su firma.

Con relación a la instrucción de los copilotos, el testigo mencionó que cuando tenían un nivel bajo de rendimiento –lo que le pudo haber sucedido una vez- se lo mencionó al Jefe de línea.

Manifestó que había gente que volaba vencida en horas de vuelo, pero que él siempre cumplió con los tiempos establecidos en el Decreto 671/97; que los últimos cursos de CRM dictados en LAPA eran muy completos, que le proveyeron de una manual con mucha información.

A preguntas formuladas por las partes el testigo respondió que el perfil del piloto Weigel la empresa lo debería haber conocido; que estaban tratando de ver cómo hacer las cosas bien con los cursos de CRM y, por el otro lado, la cosas se hacían mal, que el curso de mención se daba para cumplir con una reglamentación, pero no para que trabajaran mejor; que entendían la finalidad del CRM, pero “no era congruente con el resto del medio”.

Exhibido que le fue el parte de vacaciones obrantes a fs. 12 y 13 del correspondiente Legajo, el testigo manifestó que le dieron diez días corridos –del 7 al 17/10/98- y que es posible que se haya tomado treinta días antes y, preguntado sobre si eran exigibles esos treinta días que había solicitado, teniendo en cuenta que su ingreso a LAPA fue el 22/10/97, Miranda respondió que sí, que la norma es por año calendario y, que si lo estaba exigiendo era porque le correspondía.

Se le exhibió el legajo del testigo (color celeste), donde aclara que los dibujos de fs. 17 los realizó de puño y letra el dicente; que la fs. 20/21 no se corresponde con su letra y que la fs. 22 se corresponde con los test que le hicieron cuando ingresó a LAPA..

Refirió que en la empresa Aerolíneas Argentinas fue designado comandante de 737-200 y que, cuando pasó a ser copiloto de B. 747 fue por decisión del dicente ya que le convenía económicamente, debido al sueldo y a los viáticos que cobraba por vuelos internacionales.

Aclaró que la falla de “Yaw Dumper” es un desperfecto común, mencionando que en Aerolíneas Argentinas ha volado con “Yaw Dumper” inoperativo, habiendo canalizado dicha falla en el RTV; que se desvinculó de la empresa Aerolíneas Argentinas debido a la presión que sufrió por no aceptar tres cambios de vuelos en la programación de un mes; que en LAPA trabajó cinco años y, sólo en las tres oportunidades relatadas precedentemente, se sintió presionado, pero que no se dejó presionar y, que por ello no recibió ningún tipo de sanción.

Preguntado respecto a por qué el 20/3 decidió hacer el vuelo igual, pese a que la falla de Yaw Dumper continuaba conforme surge del RTV de fecha 19/3 del comandante Mac Intyre, respondió que lo hizo porque el problema estaba corregido y la gente de mantenimiento le aseguró que no iba a fallar; que este sistema puede estar inoperativo, que no era una operación estándar pero se podía volar sin ese sistema. Agregó que cuando regresó de ese vuelo y el problema se reiteró, es cuando anotó en el RTV que continuar operando el avión en esas condiciones, resultaba peligroso. Preguntado sobre si la falla persistió, el testigo respondió que no supo más nada y probablemente haya sido reparado y que debe haber volado nuevamente ese avión, sin recordarlo exactamente.

Con relación a los informes del INMAE, el testigo refirió que concurrían a hacerse estudios cada seis meses y, en la parte de psicología le hacían hacer dibujos, responder preguntas y luego mantenían una entrevista con la psicóloga y posteriormente con el psiquiatra; siempre era lo mismo, habiéndose variado el orden en las entrevistas.

Poder Judicial de la Nación

Que cuando ingreso a la empresa LAPA le hicieron un estudio psicológico parecido al del INMAE, habiéndose ocupado de ello una mujer de la cual no recuerda su nombre.

Preguntado sobre si en alguna oportunidad le ha sonado la alarma de configuración, el testigo respondió que sí, en tres oportunidades, dos en tierra y otra en vuelo, que en los tres casos era comandante y la acción tomada fue la de abortar el despegue.

Respecto a Weigel, Miranda contestó que sólo lo conocía de vista, que nunca voló con él y que tuvo muy poco trato.

Con respecto a los datos que surgen del CVR, el testigo refirió que no entiende la actitud de Etcheverry, que cuando está sonando la alarma, con actitud calma y en broma anuncia “ROTATE”, como si nada pasara; preguntado sobre si el copiloto debería haber tomado alguna acción, contestó que ello no está escrito en los manuales, que se trata de una cuestión de carácter, experiencia y personalidad del copiloto para soportar –luego de haber actuado- las represalias por parte del piloto; que aunque se encuentren en situación de riesgo, no está previsto que el copiloto tome algún tipo de acción, aclarando que ello se hace en caso de discapacidad del piloto, pero no para tomar una acción contraria a la del comandante; que esta acción no se les enseña a los copilotos; que en particular el dicente ha tomado actitudes contrarias a las del comandante; que considera que Etcheverry, si hubiera estado conciente, contaba con las posibilidades físicas y de criterio para haber tomado una acción.

Reitera que en LAPA nunca fue presionado por nadie, sólo exclusivamente en las tres oportunidades relatadas y por el tema de vacaciones, que nunca ha sido sancionado ni perseguido en la empresa.

120) Elsa Beatriz PAN

Médica psiquiatra que fue profesora en la Universidad Católica de Córdoba, refirió que intervino en esta causa a través de la señora del

Coronel –o Comodoro- Gandolfo, quienes son cordobeses y se conocían desde hace tiempo por la universidad; que fue Gandolfo quien le pidió si podía darle su opinión sobre las conversaciones que surgían de la grabación de la cinta (CVR) del día del accidente, y una tarde fue a su casa y estuvieron trabajando sobre la misma; que ella decía lo que pensaba en esas dos horas y media en que la reprodujeron, e iban deteniéndola para interpretarla.

Acerca de sus conclusiones en ese momento, recordó que en ella se percibía, por momentos, falta de atención en lo que, se suponía, tenía que estar concentrado; que había diálogos muy personales, se insinuaban problemas personales; que en algún momento había algún matiz en la voz que decía: “acá cuidado... acá pasó algo”; que estaban distraídos, incluso cuando suena la alarma; que ellos seguían con su diálogo personal como si la alarma no existiera.

Señaló que Gandolfo iba tomando nota de sus conclusiones y cree que fueron útiles.

Se le preguntó a la testigo si esa falta de atención o los diálogos personales pudieron tener algún efecto en la pérdida de conciencia de la situación por parte de los pilotos, y respondió que ella habla de pérdida de atención y no de conciencia, como sería por ejemplo un desmayo.

Citó como ejemplo las frase textuales que le llamaron la atención, como cuando se escucha en la cabina –entre los dos pilotos- “...hoy casi tiro todo...a la concha de tu hermana...en mi casa”, y a los dos minutos la de la otra persona “che, tratame bien, boludo...si estoy mal, tratame bien...sí?”, que le sugiere que evidentemente en la casa le venía pasando algo, pero no lo puede asegurar, podría ser algo del momento o algo que trajeron de la casa.

En cuanto al resto de los diálogos, señaló que el tono festivo puede esconder angustia, o detrás de ese tono puede haber tono de angustia.

121) Horacio Alfredo LARROSA

Ingeniero Aeronáutico, oficial de la Fuerza Aérea Argentina que presta servicios en la Junta De Investigación de Accidentes de Aviación Civil,

Poder Judicial de la Nación

refirió que su función específica como parte de ella una vez sucedido el accidente, fue en primer lugar concurrir el mismo 31 a la noche para tratar de ver qué utilidad podía brindar y qué tarea le iban a asignar en esa investigación; luego se conformaron distintos grupos de trabajo; dijo que una investigación de un accidente de esta magnitud es una actividad interdisciplinaria donde un equipo grande de gente se divide tareas. Señaló que la de él específicamente fue la de coordinar el aspecto de la investigación técnica sobre la aeronave y le tocó también, interrumpiendo unos días esa función, concurrir a la sede de la NTSV en Washington para presenciar la lectura de los registradores de vuelo. También le tocó coordinar todo lo que eran los informes técnicos y hacer un pequeño resumen que después se entregó al Director de Investigaciones. Que en el informe final se incluyen algunos aspectos del informe técnico en el que participó, pero no se le asignó la confección en sí del propio informe.

Manifestó que la actividad de su grupo se relacionaba con las estructuras y sistemas fundamentalmente, y lo último que hizo antes de viajar fue participar en el traslado de los restos desde el lugar del accidente al hangar de Transportes Bragado; luego siguieron con el tema de la reconstrucción estructural, cuestión vinculada con la recolección, identificación de piezas, armado del avión en el hangar.

Acerca de sus conclusiones por el trabajo que efectuó, dijo que fundamentalmente la causa inmediata que ellos habían detectado casi en la noche del accidente fue observar que la aeronave no tenía deflexión de flap, o sea que tenía flap cero, dado los registros incontrovertibles de todos los sinfines y tornillos que accionan ese mecanismo.

Dijo que esa noche, específicamente, con la gran agitación que había, pudieron acceder solamente a las partes prácticamente externas de lo que era el fuselaje, o sea no tuvieron casi acceso a las alas dado que tuvieron que esperar que se extinguiera el incendio por medio del personal policial, para poder recién a la madrugada del día 1º ingresar a los restos principales;

pero ya esa misma noche pudieron observar en algunos de los mecanismos de las alas, con el grupo de gente que estaba con él, que no había accionamiento de flaps, que consta de varios mecanismos -cree que 8 en total-; que están a lo largo de las dos alas, que sostienen tornillos que se denominan sinfín para que una tuerca adosada a la superficie del flap pueda recorrerlos y bajarlos a las distintas posiciones. Que esto era notorio y lo pudieron observar en uno o dos; al resto no tuvieron acceso porque estaban sepultados dentro de las chapas, por lo que se veía inequívocamente que no habían sido accionados los flaps. Que hicieron la consulta y supieron que bajo esa condición de pista, esa longitud de pista, era imposible que el avión despegara sin flaps accionados, así que esa fue una de las primeras cosas que vieron.

Señaló que después, ya cuando se tuvo acceso al pedestal de la cabina -que se tuvo que abrir dado que el impacto con el terraplén la había plegado hacia adentro-, que es el lugar donde están la mayoría de los comandos entre ambos asientos de los tripulantes, también observaron que la palanca estaba en posición de flap retraídos, o sea que hubo una confirmación de que efectivamente no se habían desplegado, y eso físicamente fue lo que se observó.

En cuanto a las cuestiones por las que suena la alarma de configuración de un avión 737-200, dijo que fundamentalmente se da por tres parámetros, o sea que son tres causas que la pueden disparar: por el accionamiento de los flaps -que estén totalmente arriba-, el trin -el compensador de profundidad- y el armado de speed breakes -los frenos de velocidad.

Que todas estas cuestiones fueron relevadas; en el caso trin, tanto por la indicación en cabina -si bien el pedestal estaba muy deformado- se pudo observar que el indicador o la línea fiel estaba dentro del arco verde; que también se midieron los tornillos sinfines de la cola, el timón de profundidad, y también se pudo constatar que la posición debía ser de arco verde, y con respecto a Speed Break era lo que se debía ver, y lo poco que se pudo observar en la superficie de ala que no estaban quemada es que efectivamente por lo menos estaban.

Poder Judicial de la Nación

Por otro lado, dijo que la gente que trabajó sobre el grupo motores hizo fundamentalmente dos trabajos principales dentro de los daños que tenían ambos motores. Que se hizo un relevamiento a través de personal del Museo de Ciencias Naturales Bernardino Rivadavia que buscaron restos de pájaro, y eso tuvo resultado negativo, y después se hizo un desarme parcial de los motores (dado que no se pudieron desarmar totalmente ambos por las condiciones en que estaban los ejes de flexión de los ejes y eso no permitió que se pudieran sacar todas las carcasas). Que se cortaron y se aislaron las cámaras de combustión, se observaron los compresores, y ninguno de los indicios indicaba un posible funcionamiento anormal. Que la otra confirmación que tuvieron del tema de empuje parejo de los motores fue cuando se observaron los datos del registrador de datos de vuelo, que mostraban una aceleración normal, un mantenimiento del empuje durante toda la carrera hasta que se decide cortar, y ambos motores cortan en el mismo momento, o sea que no había nada que hiciera sospechar que había habido una falla de motor.

Al ser preguntado acerca de algunas declaraciones de testigos presenciales que dijeron haber visto fuego en alguno de los motores, dijo que si bien no se verificó en ningún lugar indicio de fuego, esas situaciones muchas veces se pueden generar cuando hay desaceleraciones bruscas y cambios de posición, de subida y bajada de la nariz, con lo que se admite a veces como un bombeo de compresor; que esto se da cuando algunas alas, desde el compresor, pierden sustentación, entran en previa sustentación y eso provoca una serie de eventos sucesivos que (como la combustión en ese momento no es la ideal y puede ser que en algunos lugares haya exceso de combustible) puedan generar algún tipo de llamarada o algo así, pero es algo de muy corta duración, y cuando son una o dos explosiones no hay alteraciones prácticamente de parámetros de temperatura. Agregó que en el registrador de vuelo no está el dato acerca de con qué temperatura llegan los motores al momento del impacto, que se alcanzaron a medir nueve parámetros

dentro de los cuales no está temperatura del motor y no había otra forma de registrarlo dado que el resto del instrumental fue destruído.

Respecto del tema de cómo trabajaron sobre el estado de mantenimiento del WRZ, dijo que toda la documentación de mantenimiento fue provista a través del juzgado, que la había incautado casi en su totalidad; que se trabajó con las copias de eso, y lo hizo una persona en especial, que fue la que consideraron más idónea dado que había desarrollado actividades en la Dirección de Aeronavegabilidad, y sus investigadores técnicos, y se hizo el chequeo de lo que era el plan de mantenimiento, como historiales, inspecciones, y el resultado que se recogió y las conclusiones fueron que el mantenimiento no había tenido ninguna incidencia en el accidente.

Acerca del historial de la aeronave, dijo que en todas ellas –tanto aeronave, motor, hélices- cuentan con una libreta historial entregada por la Dirección de Aeronavegabilidad en la cual se llenan los vuelos, la actividad, las inspecciones; que esas libretas pequeñas son más adaptables a lo que sería un avión de la aviación general, donde uno tiene relativamente pocos vuelos; pero en el caso de los aviones comerciales, la complejidad que tiene el mantenimiento es tal que sería imposible físicamente asentar todos esos datos en una libreta, por lo tanto si bien se suelen llevar a cabo algunas anotaciones, el mantenimiento se regula a través de lo que la Dirección de Aeronavegabilidad trata con la empresa, para saber dónde y qué cosas tiene que poner en cada documento. Entonces, habitualmente lo que se hace en esas libretas es anotar algunas fechas de inspecciones y después todo el mantenimiento grande, rotables, detalles de las inspecciones, se coloca en otros documentos aparte. Que esto es función de control entre la Dirección de Aeronavegabilidad y el representante técnico del taller de la empresa. Que de cualquier modo, en las conclusiones de los informes de la gente que analizó la documentación técnica no había ninguna cosa relacionada con la ocurrencia del accidente.

Refirió que antes del informe final efectuó un informe anterior, y recuerda haber efectuado una recomendación de seguridad a la empresa LAPA por el tema de los registros técnicos de vuelo, referente a que las

Poder Judicial de la Nación

tripulaciones de vuelo completaran lo mejor posible y lo más claro posible en esos registros el tipo de falla describiéndola lo mejor que se pudiera para orientar justamente la acción de mantenimiento. Dijo que es bastante común que no se coloque la novedad completa, sino que a lo mejor se pone “oscilación de tal instrumento”, y quizás ahí habría que afinar más el lápiz y a lo mejor colocar “oscilación de tal instrumento durante tal régimen” o “en tierra” o “a determinada altura”, para que el que tiene que levantar la novedad que es el mecánico de mantenimiento o el instrumentalista o quien esté asignado a la tarea, tenga algo más concreto para poder actuar y estar más orientado.

Aclaró que las recomendaciones no se hacen sólo con respecto a cosas específicas del accidente; que si uno detecta (y eso está totalmente claro en los manuales de OACI) alguna que le parece deficiencia o algo que a criterio de uno que se podría llegar a mejorar, debe también ponerlo de manifiesto por más que no haya tenido nada que ver con el tema específico del accidente.

Que su grupo trabajó puntualmente sobre las distintas alarmas del avión, y trataron de establecer -en los restos- los contactores; que ahí hay una especie de contacto múltiple que está en uno de los pozos del tren, que se estuvo observando dentro de los daños que tenía y se pudo identificar cada uno de los contactos, pero realmente era un conjunto que estaba muy quemado y no hubo forma de hacer una prueba funcional, y solamente pudieron llegar hasta la detección de los contactos y ver que específicamente no había ninguna deficiencia visible en esa, en esa pieza. Respecto al sistema que opera la alarma de configuración, desde el momento que sonó, cree que estaba completo. Que indudablemente había daños extensísimos por el fuego, pero desde el punto de vista de que la alarma se había activado y por una de las causas por las cuales se tenía que activar no hubo mayor profundización en eso porque la alarma funcionó, y la mayor certeza sobre su sonido está dada por la desgrabación del CVR.

También mencionó que se hizo un trabajo bastante grande con el tema de los filamentos de las luces, sobre las de indicación de flap, para tener otro elemento más para corroborar que realmente la superficie no había sido extendida, y justamente todas las luces habían permanecido apagadas. Añadió que en cuanto el flap se empieza a poner en movimiento hay una luz de tránsito y después de las distintas posiciones, y ninguna de esas estaba encendida, lo que era otra confirmación también de que el flap no había sido accionado.

Aclaró que se sabe que no estaban encendidas por la deformación del filamento; que cuando una lámpara incandescente está encendida, ese filamento está caliente, y si recibe un golpe como el que recibió, por efecto de la desaceleración brusca en el impacto, ese filamento se deforma, entonces tiene un patrón característico; que si esa lámpara estaba fría -en apagado-, ese filamento permanece sin ninguna deformación, y eso es lo que se vio.

Se le preguntó si las recomendaciones que ellos hacen se incluyen en el informe final, y dijo que puede inscribirse o no en él, se puede eliminar total o parcialmente, modificar para que sea más efectiva o esté mejor redactada o directamente quitar; que esa potestad la tiene la persona que firma el informe final, que en este caso cree que fue el Director de Investigaciones.

Volviendo al tema de las luces o lámparas del avión, dijo que son varias; hay un indicador muy grande que está en el panel sobre- cabeza que se le dice “mariposa”, que tiene una serie de luces que forman como una barrita pero individualmente están formadas por lamparitas, entonces, a medida que va avanzando el flap se van encendiendo todas esas barras de ambos lados, y eso es lo que indica la posición que va tomando. Que también están las del tablero, una ámbar y una verde, que son las que tiene visualmente adelante en el momento de despegue sobre todo para que no tenga que torcer la cabeza. Que en el anexo “estudio de filamentos de lámparas indicadoras” del tablero, trabajaron con la Masterwarning; sobre el indicador de flap (circular) están las luces que dicen “leading edge flap extend” “leading edge flaps full extend” y “leading edge flap transit”. Que en esas también hicieron

Poder Judicial de la Nación

el mismo trabajo (estudio de la deformación de filamentos), dando como resultado que habían estado apagadas; que ni siquiera la de tránsito estaba encendida. Que como todas estaban en las mismas condiciones tomaron una de cada línea (del panel mariposa) e hicieron el análisis, y se puede observar (como en las fotos que mostró) que el filamento estaba indeformado y todas las lámparas apagadas.

Aclaró que cuando el flap está totalmente retraído no hay ninguna luz encendida, y en cuanto se da la orden de que el flap comienza a moverse, aparece la luz de tránsito (verde). Que las luces del tablero son tres, una que indica el tránsito, la otra que el flap está totalmente extendido y la tercera que indica “leading edge extend”, porque ni bien uno mueve el flap hacia la posición de despegue, automáticamente también el leading edge comienza a salir. Que esas trabajan en conjunto y después, la que está en movimiento es “leading edge flap transit”, o sea mientras se va despegando y cuando llega a la posición de leading edge flaps totalmente extendido enciende el tercer zocalito. Que con flap cero no tiene que estar prendida ninguna luz, tienen que estar apagadas.

En cuanto al mecanismo con que cuenta el avión para la extensión de flaps, dijo que no está duplicado, y consiste en una sola palanca que está al costado de los aceleradores, que es la que cuando tuvieron acceso al pedestal estaba colocada en su posición delantera, en posición retraída. Que no hay un mecanismo eléctrico o hidráulico alternativo, es una sola orden que se da desde un solo punto de la cabina; es un sistema que actúa con un motor hidráulico que es el que hace girar eso.

122) Néstor Oscar PELLIZA

Ingeniero aeronáutico mecánico, que trabajó en la Fuerza Aérea hasta su retiro, en 1986.

Manifestó que estuvo en las Juntas de investigaciones militares y luego, cuando se retiró, a fin de 1987, trabajó en la JIAAC con contratos, durante pocos meses, y nuevamente en 1988 volvió a hacerlo hasta el 2004.

Dijo que intervino en muchas investigaciones hasta el año 2000; que eran más o menos 100 accidentes por año, señalando que primero fue asesor, después jefe de departamento operativo y luego director.

Que dada la importancia del tema, para el accidente de LAPA fue designado investigador a cargo; ya que la asignación de casos se hace en base a la experiencia, y él hacía muchos años que estaba en eso.

Refirió que del accidente se enteró por el informe de la TV; tomó un taxi y fue a aeroparque, donde ya había 8 personas de la JIAAC; tomaron contacto con las autoridades de Aeroparque y organizaciones de la seguridad; aclarando que hasta las verjas de Aeroparque era la PAN, en la avenida la Policía Federal Argentina, y en el puerto la Prefectura; que no había coordinación porque no estaba prevista la actuación de las tres fuerzas; y así fue que cuando el investigador que encontró el FDR se lo traía lo detuvieron.

Dijo que en los primeros momentos de salvataje no se trabaja mucho, salvo para resguardar cosas importantes si se puede; que trabajaron los días siguientes a medida que se pudo; que encontraron elementos que les permitieron deducir algunas cosas, como la posición de flaps, encontrar los registradores, la consola de mando con la posición, que en muchos casos es significativa, si bien con los golpes pueden variar. Que al cabo de unos días se hizo la remoción de los restos y se llevaron al hangar de Aeroparque los elementos que consideraban de importancia (y empezaron a armarlo), y el resto de elementos fueron llevados a la avenida Costanera.

Que la JIAAC (por el anexo XIII) comunicó a EEUU (país de diseño y construcción de la aeronave) y ese país envió una delegación inesperadamente grande, con gente de su fuerza aérea y de Pratt & Witney (mecánicos de brasil que vieron los motores), y por eso se rearmaron los grupos con gente de ellos.

Poder Judicial de la Nación

Que a medida que se fue desarrollando la investigación, tomaron contacto con organismos que colaboraron, como APLA; que observaron las frenadas y elementos de la pista; con las grabaciones de voces pidieron colaboración porque los pilotos están más al tanto de detalles que sirven para la investigación, como por ejemplo algunas cosas en inglés.

Señaló que el juzgado actuante tomó intervención rápida y directa e incautó la documentación técnica de los motores, y esto es particular y es algo que a nivel internacional no está bien definido. Que estos son elementos que sirven tanto para la investigación técnica como para lo penal y en este caso les trajo algún problema porque tenían que pedir todo al juzgado y hubo demoras; pero por otro lado les vino muy bien que el juzgado tuviera acción más directa para incautar algunas cosas que ellos como peritos no podían incautar, incluso dentro de la Fuerza Aérea, y esto sucede porque cada uno de los organismos tiene reservas, que por eso tuvieron acceso a los legajos de pilotos como nunca lo habían tenido en otras investigaciones.

Que también trabajaron con gente de LAPA, y así está previsto en un anexo de la OACI. Que él estuvo en la Gerencia de operaciones de LAPA, vio los legajos de los pilotos, los antecedentes de inspecciones y repetitivas; estuvo con el médico de la empresa y con gente de RRHH. Dijo que la conclusión que sacaron era aplicable a cualquier línea aérea del país o del exterior. Que si RRHH se hubiera enterado que un piloto tenía problemas personales, para ocuparse, el médico estaba un poco aislado. Que también debe haber contacto de las empresas con el INMAE, para poder intercambiar opiniones y seguirlos más de cerca. Señaló que para perfeccionamiento, se hicieron notas a las empresas y por eso posteriormente muchas de las empresas adoptaron, por ejemplo, mandar el médico al INMAE.

Agregó que la gerencia de RRHH no podía ver lo que decía un instructor en sesiones de entrenamiento. Que en el informe notaron que, haciendo un recuento hacia atrás, había fallas que se repetían, aclarando que todos los instructores tratan de ser muy exigentes para lograr un buen

rendimiento, por eso no puede decirse que Weigel estaba muy mal por las observaciones que tiene, pero en este caso había observaciones repetidas, incluso en distintos aviones y eso se había manifestado en este accidente también. Indicó que las responsabilidades en cuanto a esto están divididas, ya que si Operaciones no comunica a RRHH, ese área no puede tomar medidas y lo mismo ocurriría al revés. Que las fallas observadas son de índole operativa pero se refieren a cosas personales; que el que tiene contacto con los pilotos es el Jefe de Operaciones, y a veces el piloto se acerca a RRHH y pide médico cuando necesita algo.

Que el informe no abarcó el cumplimiento del decreto 671/94, y la razón fue porque del accidente para atrás, en general los pilotos no habían sobrepasado esos límites y habían tenido sus descansos y licencias. Que muy hacia atrás se habían salteado algún tiempo de vacaciones, pero eso no influyó para nada en el accidente. Que el tema de las vacaciones fue consultado con la empresa que es la única que tiene los datos de ello, y el tema de los descansos se consultó con el médico de la JIAAC.

Manifestó que el Mayor Quaglino, que falleció, actuó en la parte operativa del informe; era muy buen instructor de vuelo y tenía mucha experiencia de vuelo y era entusiasta en investigación de accidentes. Que la maniobra operativa les resultaba un tanto ilógica y por eso al final se comentaba el accionar del piloto.

En cuanto a la acción de los frenos, dijo que parece que bajó la nariz llegando al extremo de la pista y aplicó reversores; cuando sale de la pista la tierra estaba un poco mojada y se ven las 3 ruedas. Que los reversores no tienen golpe de adentro hacia afuera, es decir que no pueden haber estado desplegados cuando chocó con la antena y verja perimetral, por eso es que se trató de frenar lo más que se podía. Que las reacciones del piloto no fueron apropiadas como tampoco lo fue seguir cuando empezó a sonar la alarma, ya que era directiva de la empresa frenar. Que era irracional tratar de despegar y tendría que haber frenado con la alarma.

Que se trabajó en factores humanos cuando no vieron fallas del avión; que eran maniobras inadecuadas y los pilotos habían actuado así por

Poder Judicial de la Nación

algo; que esas fallas repetitivas no puede decirse que directamente influyeron, pero se había dicho que el comandante era muy lento en el manejo de operaciones, y también que dentro de la operación del avión (en los memory ítems) estaba muy repetido en las observaciones. Que al copiloto se le observaba hacer las listas de procedimiento a la ligera.

Manifestó que debe haber otra cosa, porque a un piloto con tanta experiencia no le pueden pasar esas cosas, y si le pasaron era porque no estaba normal.

Refirió que ellos consideraban importante que se hiciera la coordinación de la pareja de piloto y copiloto en un vuelo, y les hacían observaciones de ese tema a las líneas aéreas, pero éstas decían que era imposible fijarse cuál piloto iba con otro.

Manifestó que a la Dra. Pan la buscó porque le tenía mucha confianza y necesitaba alguien que supiera y fuera reservada; que algunas de las conclusiones de ella fueron reflejadas en el informe. Que ella opinaba que el tema del CRM era una cuestión de actuación en grupo, y no se podía manejar por personas que no tuvieran conocimiento personal, lo que era refutado por la línea aérea.

Que no tomó contacto con la familia de los pilotos, pero sí con otros pilotos, y así hicieron la evaluación de la situación familiar y personal de ellos, en forma general. Que supieron que el comandante se había casado muy joven, que tenía 7 hijos, y organización católica, que estaba separado de su familia y tenía alquilado un departamento cerca de ella. Que para alguien con ese principio de formación, y que en el test de INMAE, donde decía en matrimonio e hijos “lo mejor”, estando por salir su divorcio, cree que vivió su separación de una forma particular, y en personas de ese tipo da lugar a un decaimiento general o una euforia especial, y esto era lo que a su criterio le pasaba al comandante.

Refirió que las tres cosas por las que suena la alarma las viene repitiendo el piloto desde sus inicios, y que es tan importante para el

constructor que en la palanca central hay una chapita que dice eso, y esas son las operaciones que no realizaron. Que por falla de configuración hay una alarma, y debe abortarse el despegue, pero puede haber otra falla y que no suene la alarma.

Que el fin del informe de la JIAAC está en la primer página, donde se hacen recomendaciones para evitar que se produzcan accidentes similares.

Que analizaron los manuales de CRM de LAPA, considerando que cuando pusieron que LAPA era pionera, no fue la mejor palabra utilizada pues en Aerolíneas Argentinas ya se había utilizado mucho tiempo antes; que el que lo propiciaba era un médico que estaba dentro de la Fuerza Aérea, que era Leitman Patt.

En cuanto al informe preliminar, dijo que elabora entre los asesores de la JIAAC y que fue una idea de Viola (presidente de la JIAAC) que se haga, haciendo hincapié en indisciplina. Respecto al informe final, refirió que una vez que está el proyecto se lo somete a consideración de personas fuera de la JIAAC (puede ser la DHA o la DNA) y se hace una reunión donde se lee el proyecto y con las observaciones se considera en conjunto y se decide qué se acepta y qué no, no interviniendo la Dra. Pan ni APLA, quedando sólo dentro de la JIAAC y organismos que están dentro de la fuerza.

Manifestó que por lo general, los mayores accidentes son por cuestiones del personal; que en la parte operativa hay más posibilidad de fallas de error humano (pilotos y mecánicos).

Que la JIAAC compara con otros accidentes si es alguien con experiencia; que él hizo una comparación directa con el avión de Aerolíneas Argentinas en San Luis, donde el avión siguió y rompió el tren de aterrizaje y se quedó ahí, porque tenía mal una cubierta; que se bajó toda la gente y el avión empezó a quemarse, y si hubiera estado en Aeroparque, le hubiera pasado lo mismo que al de LAPA. Que había cosas similares a Weigel en el personal que intervino, pero no pudieron hacer un análisis profundo porque el INMAE no dio todos los datos.

Poder Judicial de la Nación

En cuanto al aporte de APLA, dijo que colaboraron en el análisis de la huella de pista y del registro de voces en cabina, y se enteró con posterioridad que habían hecho un informe, en el que muchas cosas no coincidían.

Que dentro de las recomendaciones de la JIAAC, hay algunas cosas específicas para LAPA y otras para todas las líneas. Que averiguaron a través de las autoridades de EEUU, España, Francia y otros países si había algo coordinado entre Operaciones, médico y RRHH, y en todos los casos dijeron que no.

En cuanto a Weigel y Etcheverry, dijo que desde el accidente para atrás ambos habían tenido vacaciones, y no se pudo decir que había falta de descanso; que tal vez muy para atrás se veía que no se habían tomado todo el tiempo de licencia, pero dada la distancia no se puede decir que eso haya influido.

Que no es función de la JIAAC fijarse si se cumplió o no con los descansos u otras cosas, pues no es su función aplicar sanciones sino hacer recomendaciones.

Agregó que los pilotos se preparan para ir al INMAE, para que no les aparezcan sus dolencias en los exámenes, y tampoco hablan de sus cosas personales en la charla con el psiquiatra.

Que el piloto era muy bueno e inteligente; sus ítems más comunes eran no aprenderse los memory ítems o breafing antes de hacer alguna maniobra, y era repetitivo que no lo hiciera. Agregó que las tendencias las tenemos todos, y en situaciones críticas nos afloran.

Que en el CVR hay setenta y pico de charlas no operativas; incluso en la relación que surge del análisis de la conversación es muy particular y raro, ya que no hay por lo general conversaciones de esa manera y de ese tipo. Que se dio el caso de dos personas –comandante y copiloto- que eran conocidos y amigos afuera, en la diversión, y esto no se produce en todos ni en la mayoría de los casos.

En cuanto a si la cuestión psicológica y el estado anímico de Weigel, o si además del problema personal detectaron algún otro factor que pudiera haber tenido incidencia en la reacción o actitud de la tripulación, dijo que en general todo iba llevando a que esta gente no estuviera específicamente en la cabina, agregando que el médico de la JIAAC calificó de irracional la actitud. Que las conversaciones en la cabina no se podían entender bien, o se entendía algo muy raro pero no puede afirmar nada, pero parece que había problemas de otro tipo.

Al serle leída su declaración en instrucción cuando habla de otros factores que aparecen en la conversación como el cigarrillo y la presencia de droga, dijo que no sabe como se atrevió a decir eso pero que es así; que con el ingeniero Larrosa y otros investigadores dijeron que hubo un cigarrillo muy especial porque la actitud de Weigel no es propia de alguien que tenga tanta experiencia. Que cree que hubo otros factores, tal vez originados en problemas personales, que llevan a que un comandante de aeronave escuche una alarma y no tome medidas y no mire los ítems; que cada uno está en su mundo, por eso es algo muy raro, que puede ser pérdida de conciencia situacional.

Que los estudios del INMAE eran iguales a los mejores de otros países, aclarando que EEUU ponía énfasis en el alcohol y las drogas.

Que Weigel era muy inteligente y detallista, sociable, amable, y sabía qué tenía que decir frente a un examen psíquico de diez o quince minutos como para que no vieran ninguna anormalidad en él, y seguramente ocultó su situación (de euforia o decaimiento) producida por su separación .

Respecto a Leitmann Patt, dijo que estaba en habilitaciones, y efectuó aportes a los cursos de CRM de LAPA, propiciando que se hicieran los cursos en todas las líneas aéreas. Refirió que el CRM posibilita que puedan agregarse especialistas en otras especialidades, pero ahora las líneas aéreas ponen como problema que en el curso de CRM haya compatibilidad entre los que lo efectúan y una persona extraña, ya que puede que ellos no actúen como lo harían habitualmente, aclarando que quien trata en grupos se especializa en eso.

Poder Judicial de la Nación

Mencionó que en el punto 1.13.4 del informe de la JIAAC surge que no se efectuaron exámenes toxicológicos de los restos de los tripulantes; que ellos recibieron el informe y sobre ese punto se avanzó mucho y en la Morgue se hizo un tipo de análisis aún cuando los restos estaban calcinados como en este caso.

Dijo que las conclusiones del informe acerca de las causas y factores contribuyentes del accidente, son las que se deducen del trabajo hecho, y no se puede decir que sean taxativas, ya que pueden aparecer otros factores que uno no vio.

Que le llama la atención que frente al impacto no hayan dicho nada hasta que se desconecta en la verja perimetral la parte de energía y la batería suplente no alcanza a los registradores; que desde que levanta la nariz hasta que choca no hay expresión de nadie; y su interpretación es que la gente se quedó estresada, que estaban fuera de la cabina y no contaban con lo que pasó y fue una sorpresa; que lo más común es que haya expresiones y no se encuentra otra explicación más que estuvieran en otro lado. Que no hay reacción física ni hablada de tratar de frenar el avión de alguna manera. Que comparándolo con otros accidentes, en estos hay reacciones, palabras de alerta o malas palabras.

En cuanto al examen de contaminación toxicológica, hubo interés en hacerlo pero no encontraron cómo hacerlo; quizás habría que haber hecho una investigación policial acerca de adónde fueron ellos y con quién tuvieron contacto. Que no se podían oponer al informe de la Morgue que decía que no se podía efectuar un informe toxicológico y eso lo vio en la JIAAC. Que el requisito del Anexo XIII se tuvo por probado por lo que informa el Cuerpo Médico Forense en el punto 5.9. de Autopsias.

Respecto a la Casilla de gas, dijo que se veía que sale el chorro de gas y cae sobre el avión, por eso dijeron que no era conveniente que la casilla estuviera en ese lugar. Que ahora se hizo una casilla mucho más grande

que la que estaba; que la situación continúa igual o peor, y la que estaba en la cabecera la sacaron pero la otra no.

Acerca de los flaps, manifestó que de entrada pensaron que no fueron colocados, ya que vieron los extremos que estaban arriba, y era raro que los hubiera puesto en ese momento.

Que el registrador de voces en cabina lo tuvieron al día y medio del accidente, y ya ahí escucharon la alarma sonora y el comandante diciendo “no, no, no”, como si el copiloto hubiera querido reducir los motores.

Que el FDR no se podía leer en el país y se mandó a EEUU; que la lectura la hizo la NTSB y es difícil que haya podido cambiarse.

Que no había novedades asentadas en relación a los flaps en ese avión; que no se extendieron porque no se los accionó, y esa fue la conclusión a la que llegaron por distintos medios, por eso no investigaron más acerca de ese tema. Que cuando encontraron la palanca de los flaps, estaba toda adelante, y las luces adelante del copiloto y arriba del comandante estaban todas apagadas.

Refirió que ellos estuvieron en la remoción de los cuerpos de los tripulantes; y que el piloto estaba quemado. Que se acercó a la cabina con posterioridad a haber llegado al lugar del accidente, estaba deshecha y no vio restos humanos; que rescató la lista de controles de procedimientos. Que la cabina chocó con la máquina y el talud, y aunque quedó destrozada se podía entrar. Que a la mañana del día siguiente ya habían retirado los cuerpos de los tripulantes.

Señaló que no se puede entregar copia del CVR a terceros y no se puede dar difusión; que se le dio intervención a APLA en función del Anexo XIII, para que explicaran lo que dice (take off start set speed alive y trab set in the left speed alive).

En cuanto a lo de la ingesta de estupefacientes que escribió en el punto 3.1.33 del informe, dijo que se animó a escribirlo por la experiencia de vida que tiene. Que en la autopsia se dice que no hay registros de tal cosa, y no recordó si hubo un informe toxicológico aparte.

Poder Judicial de la Nación

Respecto a la alarma de configuración, dijo que lo que vieron es que un piloto puede pasar tiempo sin que la escuche porque su forma de comprobación no es sencilla, y que no sabe si en los simuladores tienen la posibilidad de hacer ese control.

Manifestó que la conclusión de la Junta de que colocaron los reversores, la basaron en que un mecánico alcanzó a ver que estaban los reversores afuera y la baliza que está en la zona de motores, rota, y lo único que la rompe son los reversores extendidos, y en los registradores de potencia figura una dada de potencia que la única interpretación lógica que tiene es la de sacar los reversores y aplicar el freno. Que acelerando se produce un mayor frenado y esto está registrado en el DPR; y llegando a la cabecera hay otro aumento, donde sería muy ilógico un nuevo intento de despegue, ya que hay posibilidad de que los vuelva a poner adentro. Que es irracional guardar los reversores si se usaron para frenar; que se pusieron adentro antes de chocar la cerca perimetral, porque si hubieran estado afuera tendrían otros daños. Que hicieron movimientos mecánicos pero totalmente ilógicos.

Que antes de 1997 el concepto de cabina estéril no estaba organizado y era una cuestión de cada comandante, se transgredía muchas veces y hubo accidentes como éste causados por hablar de otros temas en ella. Que con el CRM se organizó.

Agregó que lo que observaron en los programas de instrucción en simulador que vieron, entre ellos los de Weigel y Etcheverry, es que no había habido prácticas de la alarma de configuración, si bien pudo haberse efectuado en el briefing.

Acerca de lo que había dicho en cuanto a que lo que influye en el olvido de la realización de listas es la rutina y la falta de disciplina, refirió que se trata de una cuestión de enseñanza de prácticas de rutina y en el caso de las listas, cuando a uno le enseñan que tiene que leerlas, deben hacerse independientemente de la predisposición de cada persona.

Señaló que el copiloto no era bueno en el control de las listas, pero era muy detallista en otros elementos.

En cuanto a la alarma de configuración, indicó que LAPA tiene ordenado que antes de 80 nudos, debe abortarse por cualquier falla; que hasta V1 se reduce y se frena.

123) Fernando José LUNA

Refirió que en la fecha del accidente (31/8/99), era Jefe de la aeroestación militar Aeroparque. Que era inspector de vuelo desde 1991, y de línea aérea desde 1993; que tenía algo menos de 6.000 horas de vuelo, de las cuales 980 era en aviones jet; que inspeccionó en línea aérea a Metro 3, SAAB 340, F 27, B 737 y otros. Que en 1995 fue destinado a habilitaciones aeronáuticas y ocupó cargo de jefe de departamento de instrucción y su tarea era inspeccionar todas las escuelas de vuelo.

Dijo que estaba habilitado como piloto de B 737-200, y que en 1995 hizo un curso como oyente en LAPA, a cuyo cargo estaba el comandante Rubino, en el que había 12 ó 15 alumnos; que no dio evaluación, ya que sólo participaba porque le interesaba.

Manifestó no conocer a Etcheverry, y haberle tomado a Weigel inspección en simulador y en avión, en junio/julio de 1996, no habiéndole quedado grabado nada en especial de la misma.

Señaló que cuando se presenta un candidato a inspección, la empresa ya lo capacitó, y el inspector evalúa si es apto según su experiencia, observando si le demuestra en las maniobras de vuelo si está apto o no. Aclaró que no siempre se presentan candidatos aptos, recordando una vez en la que un comandante con 11.800 horas de vuelo que cambió de avión dio un examen pésimo, así como otros con menos horas de vuelo que también reprobaron, indicando que no por el hecho de presentarse aprueban el examen.

Al serle exhibidas las fs. 227/230 del legajo de Weigel, reconoció en los dos formularios su letra, señalando que en la inspección no le pregunta la experiencia previa, sino que verifica que tenga el psicofísico habilitado, y si está en condiciones de rendir.

Poder Judicial de la Nación

También reconoció su firma, con dos sellos, en los Casilleros 69 y 70; señaló que la planilla se entrega en registro y la licencia se la da el director; que la firma del casillero 69 es para darle salida a registro y el visto bueno es sobre lo que se efectuó ahí, que es administrativamente correcto.

Refirió que el formulario para evaluación de inspección se hizo en Denver; que los tildes de él son las maniobras de simulador, reconociendo su letra en observaciones y comentarios; que no verificó si realizó exámenes teóricos y que reaccionó correctamente, por eso puso “buenos conocimientos teóricos”; que no verificaba el cumplimiento del Decreto 671.

Manifestó que los cursos que él hizo como inspector, que incluían reglamentaciones aeronáuticas, comenzaron a evaluarse en los años 1999 ó 2000, ya que antes eran sólo presenciales. Que no se interrogaba concretamente sobre la alarma de configuración, pero en todos los vuelos se trae a la luz, y de acuerdo sistema de examen, en el briefing se dice hasta qué velocidad se aborta.

En cuanto a la fs. 51 del Legajo III, dijo que corresponde al examen de piloto de Weigel de julio de 1996, y allí anotó “muy buen conocimiento, vuela muy seguro”. Indicó que en 1996 ya tenía hechas unas 110 inspecciones como inspector de línea aérea, y 90 como inspección de vuelo; que de B 737-200 tendría unas 50 inspecciones, y eran más de LAPA (75%) –que estaba en desarrollo- que de Aerolíneas Argentinas (que estaba estable y requería menos pilotos).

Señaló que a partir de julio de 1996, Weigel no tiene otro tipo de habilitación de Fuerza Aérea para ser comandante, sino que entra en un período de adaptación en el que debe practicar muchas cosas, volar con instructores y recorrer las rutas, pero ahí la intervención es sólo de la empresa, que debe comunicar a la Fuerza Aérea. Que el hecho de que dicha fuerza no controle al final, es un tema a estudiar o implementar.

124) Valentina CABELLO PODESTA de RODRIGUEZ

AMENABAR

Psicóloga de la Universidad del Salvador, refirió que es docente desde hace muchos años, que efectúa psicodiagnóstico y tiene estudios de postgrado en psicodiagnóstico de Roschardt.

Recordó haber escuchado la cinta de CVR del avión siniestrado, ratificando los informes presentados y reconociendo su firma en ellos.

Manifestó que los signos significativos de la personalidad de Weigel aparecen en el año 1993; a partir de los test de Bender; que son signos de inestabilidad; que observó que otros signos aparecen en test autoadministrados, que no debieran haber sido tomados de esa manera, por ejemplo el desiderativo y el proyectivo de completamiento de frases; que se advierten síntomas de depresión y de tensión; que no resultan suficientes los test analizados para atribuirlos a una situación de estrés laboral, lo que podría haberse visto con una entrevista psicológica clínica, que no le consta que se haya hecho, ya que no surge del material que observó.

Señaló que en la página 5 del informe, punto b), hay importantes indicaciones en los protocolos, que se remite al tema de la entrevista pero ésta no se encuentra en el legajo. Que en marzo de 1994 se mantenían los problemas y dificultades del año 1993.

Frente a los síntomas (estrés, fatiga, depresión, ansiedad) que aparecían en los test, se debió haber comprobado que los mismos se hayan efectuado dentro de los parámetros técnicos indicados, y en ese caso, habría que profundizar el estudio psicodiagnóstico para fijar en el nivel de estrés y compromiso frente a situaciones de riesgo, como así también las causas que lo llevan al estrés y pronosticar conductas.

Manifestó que dicho estado emocional emocional, a su criterio, se mantuvo hasta el final de los test. Que no le constan que se hayan hecho devoluciones a los pilotos, y que las mismas consisten en otorgar información al evaluado, de los resultados.

Señaló que al escuchar la caja negra, se observan reacciones de negación hipomaníacas, que consisten en que frente a situaciones de tensión la

Poder Judicial de la Nación

evadían a partir de la broma, chiste, estimulaciones de diversa índole, lo cual es un recurso defensivo, que no son actitudes concientes sino espontáneas en las personas.

Que al final del CVR los diálogos de broma desaparecen, no sabe por qué no actuaron frente a la alarma, y no tiene elementos para atribuirlo a hipomanía.

Aclaró que si el test se hubiera cumplido como se indica en el informe, se habrían advertido niveles de estrés que hubieran permitido dar una idea del riesgo potencial del entrevistado. Señaló que el test de Rosthardt necesita para su administración una hora y media, mientras que su evaluación posterior ocupa dos o tres horas, dependiendo de la experiencia y de lo que surja del mismo; pero que estos test no se hacían en el INMAE y son importantes.

Analizó el legajo de Weigel, describiendo los test que se le hicieron y mencionando los que no. Indicó que

Respecto del test de Bender del 11/9/97 (fs. 21), dijo que se observaba alternancia en los tamaños, lo que demuestra cierta tendencia a labilidad emocional; que a fs. 28 hay otro Bender de septiembre de 1996 en el que presenta dificultades motoras, alteraciones importantes, aunque desconoce cómo fue tomado; que las figuras 4 y 5 están invertidas, rotadas y eso es un indicador que se mira especialmente; que muestra rasgos más impulsivos, y no hay indicación, que quizás le dieron la tarjeta mal ubicada, aunque esto debiera haberse anotado.

Que no sabe qué paso en ese año para pasar de un Bender en esas condiciones a otras; que demuestra rigidez pero no sabe que pasó y esto indica la necesidad de un nuevo estudio.

Que en la escucha de la cabina vio estado de ánimo depresivo.

Agregó que en el Test de completamiento de frases, hay algunas frases de valor cualitativo importante para evaluar más, como por ejemplo “mi mayor equivocación fue no haberme mirado adentro”. Asimismo, que el test

de Bender del 12/10/93, demuestra signos de impulsividad y de labilidad emocional que tiene una consecuencia en lo motor, y este es un test importante que debió ser indagado, sobre todo en este tipo de actividad.

Que en 1994, el test está muy controlado, disminuyó el grafismo, conducta inhibida, siempre se advierte la tendencia de impulsividad, pero es probable que sea un rasgo de la personalidad.

Que en el desiderativo de fs. 38, el comandante expresó que si no fuera persona, le gustaría ser un alma, y éste es un ítem para indagar porque es una referencia a no ser más.

Advirtió que los test en cuestión no deben ser autoadministrados, sino que el psicólogo debe dar la consigna clara y precisa y tiene que ir registrando todos los mensajes, señales o signos de la persona que aparecen cuando está respondiendo, y eso es la administración en la entrevista. Que los test parecen ser autoadministrados puesto que no hay repreguntas para esclarecer las cuestiones.

Que en el caso de detectar estos indicios en Weigel, inmediatamente hubiera hecho interconsulta profesional y hubiera solicitado la posibilidad o indicar un estudio profundo; que hay secuencia de datos que se repiten en los años examinados.

Agregó que lo que surge del CVR, no es suficiente ni llamativo para advertir características de adicción a drogas o consumo de drogas. Asimismo, de la cinta notó signos de agresión pero no de impulsividad.

Indicó que las reevaluaciones tienen que compararse con las anteriores, y así lo indican las técnicas de la profesión, para ver si mejoró o empeoró y por qué camino lo hizo.

Aclaró que no se entrevistó con gente del INMAE para efectuar su informe y que infiere que los test fueron autoadministrados por la letra del comandante y por el tipo de respuesta y no haber repregunta, ausencia de respuesta a ítems sin repregunta, y hoja impresa. Que si hubiese sido tomado en forma colectiva es necesariamente autoadministrado, lo cual no corresponde. Que el desiderativo no debe ser efectuado en hoja impresa,

porque si se autoadministra, el paciente conoce las preguntas que siguen y esto no es conveniente.

Dijo que cuando Weigel hace referencia a “ser un alma”, se advierte un mecanismo de negación de la muerte; que es sugestiva la respuesta que da ya que las personas sanas contestan generalmente un animal o cosas existentes en el mundo; que el alma son los espíritus y pareciera que se habla de la muerte, y en la respuesta da la idea de seguir siendo, es decir no dejar de existir. Que dice y se desmiente, y finalmente su respuesta hace referencia a la muerte; y ello es un indicio para indagar.

125) Rodolfo Guillermo MUÑOZ

Refirió que es aviador militar desde 1962; que fue instructor de vuelo y jefe del curso de instructores; que voló F 28 y B 707, del que fue comandante y jefe de escuadrón de ese avión; y también agregado aeronáutico en Francia.

Asimismo, que fue instructor de vuelo de líneas aéreas desde mayo de 1994 hasta octubre de 2005.

Que entre 1994 y 1999 inspeccionó B 737 y MD; y entre 1994 y 1995 hizo un curso en Aerolíneas Argentinas de B 737-200, pero no lo pudo terminar por las tareas asignadas.

En cuanto a la cuestión vinculada con documentación, en la inspección verificaba que el piloto tuviera la licencia que lo califique para la función, que hubiera hecho el curso teórico de la empresa y tuviera los temas de simulador cumplidos. Que se hacía una reunión previa, donde ponía los temas a cumplir y aclaraba que el candidato no iba a ser sobrepresionado, se le recomendaba que considerara esa inspección como un vuelo real y se observaba la forma de conducción de la cabina y en caso de copilotos la forma de asistir al comandante. Que el patrón de inspección era aplicar lo que recomendaba el fabricante y la empresa; que había maniobras típicas, y el inspector analizaba la manera en que se efectuaba el procedimiento.

Que fue inspector de Etcheverry en Río de Janeiro, que sólo se vieron el día de la inspección desde el hotel al simulador, tuvo una reunión previa, e inspeccionó muy bien porque acababa de aprobar un curso en la fábrica de modo muy satisfactorio antes de su llamado a LAPA, y le dio una impresión muy positiva.

Señaló que la inspección es una fotografía del momento y no se puede predecir al futuro; que respecto al comportamiento futuro, el control es propio de la empresa; que en ese momento existía el NESTAR y la empresa es quien debía hacer cumplir con los entrenamientos semestrales o anuales y si hubiera una anormalidad o baja calificación tomar las medidas adecuadas, pero si la autoridad no inspeccionaba a la empresa no había forma de comprobar que ello se cumpliera.

Agregó que a partir de la habilitación oficial de la Fuerza Aérea, la empresa debe cumplir con el trámite de afectación del piloto ante dicha fuerza y ante la Dirección de Transporte; que es la empresa es quien lo hace comandante, y en el caso de Weigel no se hizo en el momento.

Manifestó que a Etcheverry le hizo dos observaciones de rutina y el instructor coincidió con él; que el desempeño fue satisfactorio, estaba muy por encima del piloto común que ingresa en una línea por la cantidad de horas de vuelo que tenía (4.000) y esto lo verificó luego del accidente. Que no vio falencias en las cuales hubiera que insistir.

Que la inspección que le tomó fue tan normal que le pasó desapercibido, y por lo general se acuerda de los sobresalientes o de los malos.

Agregó que el examen teórico lo toma la empresa antes de mandarlos a inspección, y ésta es soberana en cuanto a la elección del personal.

Dijo que no consultaba el legajo de Fuerza Aérea para tener objetividad y no preconceptos; y que en el caso de copilotos que ingresaban a línea aérea, como no habían volado aviones de gran porte no tendrían documentación en su legajo salvo la licencia.

Poder Judicial de la Nación

Mencionó que las observaciones de rutina van dirigidas al piloto que está siendo instruído, con la finalidad de corregirlo o enseñarle; que lo único que evaluaba era si era estándar o sobre-estándar.

Indicó que inspeccionó otras líneas aéreas además de LAPA y la metodología de inspección era la misma.

Refirió que participó como inspector en evacuaciones de emergencia en B 737-700 en LAPA, dentro del hangar. Que la inspección se aprobó, fue un poco reducida porque B 737-200 y 700 son prácticamente similares y por eso se simplificó (porque ya sea había hecho la del 200); que casi ocurre un accidente porque alguien arrimó una escalera a la puerta delantera derecha y detuvieron el despliegue del tobogán porque hubiera sido un problema.

En cuanto a las exigencias para piloto y copiloto, dijo que son distintas, al igual que las maniobras a realizar y la forma en que se lo analiza.

Respecto a los pasos de una inspección, refirió que la empresa la solicita ante la Fuerza Aérea, y en la solicitud autoriza a que el inspector cumpla esa función; que con esa solicitud la autoridad emite una orden de instrucción y designa al instructor coordinando fecha y lugar donde se va a producir, y el inspector tramita con la empresa el abono de los viáticos y pasajes.

Que si la inspección no es aprobada por la autoridad, va al legajo y es como que no existió la primera inspección y se hace todo nuevamente.

Acerca de los informes periciales de Velasco y Prelooker, dijo que los leyó y, respecto de la alarma de configuración, hubo un test de parte de la empresa y los dos peritos dijeron que no se habían formulado preguntas de la alarma de configuración, y el otro perito decía que de las preguntas había una referida a la alarma de configuración; aclarando que en su indagatoria lo dijo, que en un test de evaluación estaba la pregunta de las causas por las que sonaba la alarma de configuración; que ese test lo tomaba la empresa y no lo

elevaba a la autoridad, y que esto no tiene nada que ver con su actividad de inspector. Que la empresa debía hacer un seguimiento de los pilotos, su recurrent semestral o anual, y ante un examen bajo estándar, la empresa debía tomar una acción correctiva.

Dijo que escuchó muchas veces el CVR, manifestando que en el caso de un solo piloto es más fácil que ocurra, pero si son dos los tripulantes es difícil que ambos incurran en una falla sin que se corrijan, por lo que hubo un grado de indisciplina que nunca se hubiera imaginado que existieran; que suspendieron las listas de control, fumaron, tomaron mate, se rieron de las auxiliares; que pareciera que al momento del despegue los dos estaban en otro lado, eludieron la alarma de configuración y, el “correte Adrián que te piso” cuando sueltan frenos y el “no..no.. no”, donde parece que trata de reducir. Señaló que los call outs “80 nudos, V1”, los dijo en inglés, “rotate” en castellano y luego “V2” en inglés, aclarando que esto se alcanza en vuelo y no en tierra (es mandatorio) y el piloto no se da cuenta que aún no despegó, cuando se escucha la alarma de stick shaker y el ruido.

Explicó que estas indisciplinas no pueden controlarse, ya que cuando el piloto se presenta aparece bien vestido y demás, como lo hace también para pasar todos los exámenes, incluso los psicológicos.

También agregó que vio las autopsias; que los pilotos estaban fumando y la comisario entró fumando; que parecía algo natural; dicen “pitada”, “seca”, señalando que son frases que dicen los caretas y es lenguaje de personas que consumen alucinógenos.

Indicó que en instrucción practican en la teoría y en el simulador la reacción frente a la alarma de configuración.

Expresó que, antes de 80 nudos, se aborta el despegue por cualquier causa, que ante las alarmas se aborta y eso es así; que lo que corresponde es instantáneamente abortar el despegue ante el sonido de una alarma, lo previsible es que así se haga; que aunque no conocieran la alarma de configuración, tendrían que abortar luego del sonido de la alarma.

Por otro lado, dijo que inspeccionó en vuelo a más de cien pilotos, habiendo reprobado tres o cuatro casos.

Dijo que en los programas de inspección en simulador, ya están establecidas las maniobras, no se lleva formulario, que se establecía con el instructor qué era lo que se iba a efectuar; que entre las maniobras esenciales estaba la de aborto de despegue, no porque sonara la alarma de configuración sino que se programaba para que detuviera un motor. Que el aborto de despegue se practicaba en simulador pero no se hacía en la inspección.

En cuanto a la inexistencia de voces por parte de la tripulación al escuchar el CVR, dijo que supone que los pilotos se encontraron con una velocidad de 165 nudos -umbral de pista- y la verja en 4 segundos y estaban bloqueados, y supuestamente luego de la verja no graba más.

Respecto a lo que surge de la Lección de simulador de fs.171 (nro. 3), en cuanto a “configuración insegura”, dijo que parecía que se hicieron recomendaciones.

126) Edgardo Adrián GONZÁLEZ

Refirió que es técnico aeronáutico, y que entró en LAPA en 1993 en la parte de materiales; luego estuvo en ingeniería y planeamiento, y desde 1997 hasta que se retiró, a mediados del 2002, en control de calidad, donde era inspector de recepción de materiales, recibía los repuestos que ingresaban por una reparación a la empresa, que vienen del extranjero o de un taller local, controlando la documentación de las partes que luego van a ir a las aeronaves.

Indicó que, cuanto más unificación de flota hay, se tienen menos repuestos porque las partes son intercambiables. Que hubo varias etapas en LAPA; en el 757 la fábrica le dio un manual con el stock mínimo para operar, pero en las otras aeronaves, si bien había un manual estipulado con lo mínimo, no hay algo que mencione las cosas que tenían que estar en stock y eso es parte de la política de la empresa; que se trabaja con los elementos go o no go, y si la parte no falla mucho, hay que ver si se adquiere o no. Que hasta

antes de 1997, cuando trabajó en la gerencia de materiales, tenían el stock necesario dentro de los parámetros normales de una compañía.

Que conocía a Weigel de reuniones dentro de la empresa; y antes de 1997 hubo un vuelo de prueba de SAAB 340 en que lo autorizaron a ir, y allí conoció a Weigel; que él estaba haciendo el vuelo de instrucción para entrar, fueron a Punta Indio (que es un aeropuerto militar y no sabe si pueden operar allí aeronaves civiles) y en ese mismo vuelo ingresaba otro comandante que era Ciarlo. Que en ese vuelo estaban García –en el transportín- y Chionetti –a la derecha-; que escuchó esa vez que Ciarlo hizo un par de toques y despegues; luego salió Ciarlo –que estaba a la izquierda- y entró Weigel en su lugar, y luego de un par de toques y despegues hubo una discusión, y cuando se acercaron en el medio del vuelo con Ciarlo, parecía que lo estaban retando y Chionetti le decía que no respetaba las listas de procedimiento o chequeo; que García estaba en el medio sentado (cree que era el Jefe de Línea de SAAB) y coincidía con lo que le decía Chionetti.

Que después del accidente, tomó conocimiento de que en un vuelo a Chile donde iban dos mecánicos –un mecánico (Andrés Brancale) y otro de ingeniería y planeamiento-, Weigel volaba a la derecha y al mando estaba el comandante Aras; que le dio el avión para que lo vuele y le contaron que Weigel no estaba yendo por el lado que tenía que ir sino para la cordillera, y el comandante Aras le sacó los comandos y tuvieron una discusión y luego una gran discusión cuando llegaron a tierra; que la persona de gerencia de ingeniería que escuchó la discusión (Maximiliano Alvarez) le comentó que lo que le dijeron era que Aras no quería volar más con él.

Manifestó que en la empresa se decía que Weigel no volaba bien o que no estaba capacitado, no recordando en qué años; que eran comentarios antes del accidente y tomaron otro cuerpo luego del accidente. Que los comentarios era que continuaba en su función porque tenía relación con los jefes que lo defendían, y la lógica en un país con fallas en la autoridad hace que no se puedan detectar problemas a tiempo.

Manifestó que fue representante gremial en la compañía en el año 1994; que la asociación de técnicos aeronáuticos tuvieron a lo largo del

Poder Judicial de la Nación

tiempo un montón de denuncias hechas, que creían y pensaban que estaba relacionadas directamente con la seguridad. Que cuando observaban algo, primero se charlaba verbalmente, luego por escrito con las gerencias y por último y definitivo se hacían las denuncias, cuando no había respuestas.

Que en diciembre de 1998 hubo un conflicto con parte de la flota; se pararon diez o doce aviones B 737-200 en razón de que a través de ciertas investigaciones se llegó a la conclusión de que ciertos repuestos de esas aeronaves no tenían el procedimiento de calidad correspondiente, que estaba habilitado por la DNA (hubo un problema con las tarjetas con un taller). Que la asociación había hecho la denuncia unos meses antes que esto, y supone que cuando vieron en la Fuerza Aérea lo denunciado, se habrá chequeado en el sistema moderno que tenían, dónde estaban las partes, y al ver que estaban en esos aviones se dio la orden de que se detuviera la operación de los mismos.

Agregó que calculaba que al cuarto día ya estaban todos los aviones volando; que fue un fin de semana; se les pusieron las mismas partes pero se testeó lo de esos repuestos en otro taller que no estaba cuestionado.

Que lo que advirtieron con la investigación fue que el taller tiene que estar aprobado por la DNA y al taller al que se lo mandaron era un subtaller de la compañía CATA; que CATA sí estaba habilitada y el subtaller no; que cada repuesto tiene que venir con las tarjetas habilitantes y venían con esas tarjetas de CATA, pero CATA desconoció las tarjetas y nunca se facturó a CATA; las partes no salían de CATA, es decir iban a otro taller y venían con las tarjetas de otro y por eso investigaron y llevaron todo a la DNA; y por eso cuando se descubrió se hizo el testeado, se volvieron a poner con nueva tarjeta y los aviones salieron a volar.

Dijo que en las órdenes de trabajo figura el taller donde se envía, el número de orden, quién lo retiraba, a quién se debía facturar; que hay indicadores de temperatura de aceite, combustible, hidráulico, horizontes stand by, todos instrumentos relacionados con la seguridad de vuelo. Que las tarjetas de la empresa CATA están enumeradas, y la denuncia se hizo al

suponer que no se estaría realizando la reparación, y no era CATA el taller que la hacía.

Señaló que eran muy estrictos con el tema del historial de cada parte. Que LAPA trabajaba directamente con Aero A10, mandaba los repuestos al taller que no estaba habilitado y volvían con las tarjetas de CATA. Que la gerencia de materiales era quien controlaba adónde iban los repuestos y los recibían el encargado de esa gerencia, que era el ingeniero Villamide.

Reconoció las cartas del 7/6/99, 16/6/99 y 27/8/99 que firmó y le dirigió al ingeniero Carmenini (sucesor de Lucifora), para poder mejorar el control, relatando que en recepción de materiales encontraron que las revisiones que se hacían no estaban dentro de lo que dice el manual de operaciones de la empresa; que el avión iba a El Salvador y no se chequeó la información de dónde se habían sacado las piezas; que el 16/6 contesta que como es taller de mantenimiento el de TACA y habilitado por DNA, luego de la liberación de la aeronave de TACA, LAPA deberá efectuar un chequeo de control de documentación y ser controlada por representantes; que en agosto contestó que no estaba de acuerdo con ese procedimiento y le llama la atención que luego de la liberación de la aeronave se dice que debería ser controlada antes de la liberación al servicio. Agregó que su jefe directo era Donnari y charlaba con él.

Señaló que las cartas las mandó a los gerentes del área, y por encima de ellos estaba el directorio.

Dijo que su mujer, que es tripulante de cabina, es amiga de Gabriela Decler.

En cuanto al personal técnico en las escalas, dijo que como LAPA había crecido demasiado y no se cumplía con la normativa, los mecánicos de escalas una vez hicieron un curso en Buenos Aires y les mostraron que RRHH les hacía firmar un papel, que denunciaron porque les hacían declarar bajo juramento que no eran personal de LAPA y se hacían responsables técnicamente de los trabajos que hacían. Que se llamaban “declaración jurada/ asunción de responsabilidades”.

Poder Judicial de la Nación

Citó como ejemplo que en una escala tenían un solo mecánico y si todos los aviones llegaban juntos, se demoraba el vuelo ya que eran responsables penalmente de su trabajo. Que había un mecánico que aparecía como empleado de una empresa de turismo. Que esto era una política de contratación de mecánicos en las escalas, y estaba hecho por la gerencia de mantenimiento y se lo había dado RRHH; que había sólo relación técnica y operativa, no relación de dependencia.

Refirió que los técnicos de mantenimiento veían que la empresa crecía y ellos no tenían un lugar donde estar; que tenían 15 técnicos por turno y todos estaban en un container; que esa era la base en plataforma, sin baños, con malas condiciones laborales. Que todas las empresas tienen un sector de descanso, aire acondicionado y calefacción y ellos no tenían eso.

Dijo que en 1996 ingresó un nuevo management a la empresa, y todo lo que pasaba en la empresa lo sabían todos, recordando que hubo una medida de fuerza general y los directivos se acercaron al container.

Agregó que la DNA tiene que hacer un seguimiento de lo que sucedía en las empresas. Que se denunciaron dos casos de personal civil de DNA que pasaron a empresas, y también técnicos que de noche trabajan en LAPA y de día en las bases aéreas.

Que hubo un robo de documentación, y cuando se hizo la denuncia se solicitó documentación respaldatoria y no estaba ni en materiales ni en gerencia de ingeniería y planeamiento; que la DNA no participó y dijo que suponía que averiguaron en qué avión estaban a través el AMIS que es el programa de seguimiento. Que la documentación que desapareció era la documentación de los repuestos, que son planillas con las tarjetas de vuelta.

Señaló que Kaniuca se desempeñaba en Aerolíneas Argentinas antes que en LAPA.

En cuanto al tema de las cartas con Carmenini, éste le dijo que no había ningún problema en eso, que no eran de control de calidad los que iban, y le habían dicho que el control de calidad se hacía luego de liberado el

servicio. Indicó que los repuestos que se ponían en el exterior no se declaraban en aduana porque no se registra cuando entra al país. Que cuando el avión va a inspección, declaran en aduana que se va a inspección y se hace un listado, y cuando vuelve puede haber cosas que no están.

Agregó que un mecánico puede ser técnico en dos empresas, pero no le dan los tiempos por el tema de las horas de trabajo.

Manifestó que en 1996 con la nueva dirección general y en 1997, se hicieron cursos de la nueva imagen de la empresa y se llamó a todos los empleados, para explicarles cómo ser los mejores; que Boyd empezaba y terminaba con la frase “LAPA a partir de ahora era una empresa pujante y transgresora” cuando ellos esperaban que les dijera una empresa de aviación y segura.

Refirió que entre 1993 y 1996/97, Deutsch firmaba todo en la empresa y estaba en cada detalle, y cuando designa un nuevo director general, la cara visible era Boyd, que se manejaba con Donnari y con Schmetkamp, que eran accesibles y tenía diálogos con ellos; que se hacían reuniones periódicas, del director general para abajo, casi todos los días a las ocho de la mañana al lado del hangar y luego al lado de la gerencia, pero no sabe las cuestiones que se trataban.

127) Jorge Alberto PRELOOKER

Dijo que es jubilado de Aerolíneas Argentinas y actualmente da clases a pilotos en una escuela.

Refirió que organizó un simposio de medicina aérea en el año 1977, no recordando haber participado en ningún otro; que conoce a Julio Semería de Aerolíneas Argentinas, y no recordó si fue despedido de dicha empresa o si tuvo un problema de vuelo en Auckland; que fue gerente del área vuelo de la compañía mencionada, y nunca intervino en un sumario penal de Fuerza Aérea.

Le fueron exhibidos los tres informes originales realizados por él como perito.

Poder Judicial de la Nación

Señaló que el 13/9/99 apareció un informe de la JIAAC, y el 27/10/99 el juez Literas decidió formar un grupo de peritos, por lo cual consultó a varias entidades, entre ellas a la Escuela Técnica de Aviación Profesional donde él daba cursos de aerodinámica, y el 16/11/99 aceptó formar parte del mismo. Que el 11/1/99 recibió el pedido de trabajo; en mayo presentó su trabajo final de factores humanos; luego apareció el de la JIAAC; y en julio presenta el informe de fatiga; el 18/9/2000 se reunieron con los peritos; y en octubre de 2000 presentó el informe de coincidencias y disidencias de los peritos.

Respecto al informe, dijo que en el Análisis del factor fatiga, analizó la información de la empresa referida a la actividad de vuelo de Weigel y la información de programación pedida a Aeroparque, y se verificó el cumplimiento de la programación original; se cumplió un 87%, se desvió sólo un 12% y eso bueno teniendo en cuenta las programaciones; constató lo informado por la empresa y esto era confiable. Que se vio que la actividad de Weigel respecto a la reglamentación del Decreto 671/94, estuvo dentro de las normas de actividad y mínimos de descanso. Que la conclusión fue que el factor fatiga no intervino en el accidente; que no era aguda porque hacía poco tiempo que estaban trabajando, acumulativa tampoco porque inmediatamente antes del vuelo tuvieron 3 días, y crónica tampoco porque Weigel había tenido 15 días de vacaciones en abril (aclarando que esa cantidad, por el Dto.671 es suficiente).

Que se encontró anomalía en el cumplimiento de vacaciones en la empresa -incluso reconocida en un escrito presentado por los Dres. Arias y Durrieu-, y la empresa, que reconoció 85 días de deuda, estaba poniendo en orden. Que no considera que esto haya podido incidir, quizás sólo en el aspecto cualitativo porque la reglamentación pide que se tomen 30 días por año y 10 opuestos, que hay un período máximo de trabajo de 180 días; las dos últimas vacaciones no fueron concedidas con ese período de actividad (más de 270 días), pero es muy remoto que ese detalle pudiera incidir en el accidente.

Que constató la deuda vacacional en los legajos personales de los pilotos -que estaban secuestrados-, y en ellos estaban los formularios donde se pedían las vacaciones y figuraban los recuadros con las deudas.

En cuanto al Análisis de factores humanos, manifestó que el legajo de Weigel está muy desordenado, con elementos faltantes y no rubricado por Fuerza Aérea, señalando que el punto 9.4.3.4. del ROATAC 9.4.3.4 indica que debe llevarse un registro rubricado y foliado por autoridad competente. Que en el mismo no hay constatación del curso teórico de B 737, sólo uno de 43 preguntas sin respuestas, que no hay planillas de trabajo diario, sólo está la planilla de inspección final, que se deduce que fue en Denver y la fecha, y no hay constancia a partir del curso de transición que se haya hecho el curso recurrente teórico. Dijo que se refiere al legajo técnico de Weigel, donde constan los chequeos e informaciones técnicas y la información que entregó la empresa LAPA el 1/10/99 con horas, minutos y segundos, donde no figuran los cursos.

En cuanto a los comentarios que Weigel recibió a lo largo de su carrera, refirió que la opinión general era que tenía demasiados antecedentes desfavorables, por eso para él no tendría que haber sido ascendido.

Respecto al legajo de Etcheverry, dijo que tenía antecedentes normales, que ingresó con 2.500 horas de vuelo a la empresa, con experiencia suficiente, tuvo un buen curso en SW y un buen curso de B 737 en la empresa; que el pronóstico profesional era bueno, y considera que se lo descuidó porque cuando ingresa un copiloto a la línea hay que darle instrucción en la ruta para que sea participante de un equipo; que esto está en el manual de instrucción de LAPA y no se dio. Que si bien un perito de parte aportó un vuelo de instrucción con Jorge Biró, no consta nada de eso en su legajo; creyendo que Etcheverry fue de alguna manera olvidado en la línea y por eso no actuó como hubiera sido deseable en el accidente.

Manifestó que el CRM tuvo su origen a raíz del accidente en tierra de dos aviones de KLM, lo que hizo pensar a la industria respecto a la seguridad -hombre, máquina, ambiente-, ya que con la tecnología, el hombre fue el principal factor de accidentología.

Poder Judicial de la Nación

Que la OACI convocó a un grupo de expertos para ver que se podía hacer y como resultado de esto en el año 1981, en el anexo 1, la OACI publica la recomendación de cursos de CRM, advirtiendo que en 5 años se iba a transformar en norma (para que los estados se vayan preparando), lo que sucedió el 10/11/1994.

Que luego de ocho años de la recomendación, en 1997, la Fuerza Aérea emite las resoluciones 37/97 y 117/97, que establecen como punto de partida de los cursos el 31/3/98; que LAPA lo pone en funcionamiento, y en el caso particular de Weigel, éste recibe el curso inicial el 4 y 5 de agosto de 1998, y no se dio el componente LOS, por las dificultades para aplicarlo, lo que fue explicado aceptablemente por Laphitz .

Que la resolución 181/98 postergó por un año toda la implementación, blanqueando la lentitud para cumplirla.

En relación al accidente, dijo que Weigel no tuvo oportunidad de recibir un recurrent de CRM, y estaba 26 días pasado de la fecha. Que el componente teórico AN 217 de OACI y 37/97 y la 117/97 hacen énfasis en la importancia.

Indicó que la empresa hizo lo que pudo en los términos que pudo; que si la empresa le hubiera dado el recurrent, hubiera ido al accidente con dos cursos, y si la Fuerza Aérea hubiera aceptado la recomendación al principio -en 1989- hubiera tenido más cursos.

Manifestó que la JIAAC hizo un muy buen trabajo y se preocupó en ver cómo y por qué la tripulación actuó de esa manera, y cuáles fueron las barreras que se fueron rompiendo. Que la filosofía de CRM acepta que la comisión del error humano es inevitable, pero se trata de generar defensas o barreras para hacer inocuo al error.

En cuanto al ambiente dentro de la cabina del WRZ el día del accidente, mencionó tres cosas que influyeron en el mismo: que el comandante no estaba preparado para volar; que el copiloto no tenía la

experiencia necesaria; y que se los unió en la misma cabina, creando una tripulación explosiva.

Que al haber pérdida de conciencia situacional se actúa como si estuvieran en otro lado; hay complacencia y olvido, cuando hay que ser exigente y perfecto; hay falta de liderazgo del comandante, fallas en las comunicaciones entre los pilotos, transferencia de control y devolución del control que no está grabada, ambigüedades en la forma de hablar y esto es de potencial peligro.

Que las barreras que se fueron perdiendo fueron: 1) en los procedimientos estándar, cuando el avión recibe autorización de carreteo, el comandante tiene que pedir flaps y luego en la lista se chequea que se haya hecho; 2) el copiloto no se lo recuerda, no lo corrige o no le sugiere poner los flaps; 3) inician el carreteo; antes estuvieron 30 minutos y sólo 6,35 minutos hicieron algo para el avión, en el tiempo restante se hicieron cosas no operativas; que tuvieron casi 17 minutos para pedir flaps, mientras hacían mil metros porque había mucho tráfico; que esto es complicado porque se mueve el avión pocos metros, y ahí se le dedicaron al avión dos minutos (sólo el 17 %) y el resto a otras cosas. Que entran a la pista de rodaje y a los 4' 35" el copi dice la frase "vamos por el pasto", lo que es algo sorprendente; a los 11 segundos el comandante le dice "guíame y luego me lo llevás vos" (como que perdió la dirección), el copiloto dice "yo me lo llevo adelante". Que es muy poco ortodoxa la forma de pasar los controles; que esa frase del copiloto confirma la transferencia del control; que se puede carretear el avión desde la derecha, pero el copiloto no recibió instrucciones para eso, y por eso no puso flaps, y si la alarma no se interpretó, no sirvió como defensa.

Agregó que cuando el copiloto dice "tengo stab set, in the left???", se refiere a una de las condiciones en que la alarma puede sonar; que el copiloto no está seguro de las otras condiciones y sólo verifica los estabilizadores; giró la cabeza y miró hacia abajo, cuando en la rodilla izquierda estaba el flaps, y no relacionó la alarma con las otras cosas por las que puede sonar. Que tiene lógica la pregunta y es lo que se hace; en su

Poder Judicial de la Nación

camino pasó por el flaps pero no vio la palanca ni la aguja indicando los grados y luces de borde de ataque que actúan con los flaps.

Continuó indicando que cinco segundos después el comandante dice que no sabe qué suena pero que está todo bien, por lo que reconoce su impotencia para descifrar el mensaje de la alarma, pero al decir “está todo bien” (en forma categórica), le impide al copiloto que busque otra razón y le comunica que continúa con despegue; que el copiloto tenía la sensación de que algo no estaba bien (“qué está sonando, viejo?”), pero debió haber insistido y no tener una actitud asertiva.

Señaló que cuando el comandante decidió seguir, tenían que salir a volar; se rotó el avión y en la condición sin flaps, suena la alarma de pérdida de sustentación que tiene que ver con el flaps, y cuando siente eso aborta el despegue -7 segundos luego de V1-. Que si hubiera continuado el despegue había tres métodos individuales: disminuir el borde de ataque para volar finito, dar más empuje al motor (ya que ellos despegaron con empuje reducido que es lo normal), también pudo haber pasado los motores más allá, y por último ponerle más flaps. Que cualquier comandante habilitado como tal, tiene que haber mostrado suficiente proficiencia para esto, pero Weigel tuvo un error grave al abortar luego de V1; actuó al revés; continuó cuando debió abortar y abortó cuando debió continuar.

En cuanto a lo que surge del legajo de Weigel, manifestó que se le hicieron muchas observaciones con muchas negativas que abarcan tres esferas profesionales diferentes: coordinación de tripulación (crew coordination), no hizo briefing de despegue (y ahí se dice en la lista que antes de 80 se aborta). Que duda que el briefing se haya hecho antes de la grabación (ya que de ahí no surge), sin tener los datos que acerca el despachante a la cabina.

Respecto a otras observaciones, como “conocimientos del avión”, relacionándolas con el accidente, dijo que Weigel ignora la alarma, que seguramente es algo que le enseñaron, pero él ignora lo que pasa en la

cabina y eso tiene que ver con un conocimiento endeble de los sistemas del avión. Que también le observaron volar abajo de velocidades mínimas, y sobreinclinar el avión.

Manifestó que no considera a Weigel como un comandante estándar. Que las observaciones que tuvo son muchas más de las que frecuentemente se tienen; señalando el perito que él fue instructor de vuelo en Aerolíneas Argentinas, segundo jefe de línea, gerente de área vuelo, y tuvo 2.000 horas como instructor, por eso en muchas oportunidades tuvo que consultar legajos, comentando que nunca vio un legajo con tantas observaciones, tan graves, como las que tenía el comandante Weigel.

En cuanto a quién es el responsable de que Weigel haya sido ascendido a comandante, dijo que la persona que firma su ascenso, no recordando quién fue porque incluso en el legajo no está muy claro. Por otro lado, el responsable de la habilitación de piloto, dijo que era del inspector de la Fuerza Aérea. Que quien lo habilitó en la empresa tiene que haber sido el instructor, el inspector o el jefe de línea. Que no hay razón que prohíba que sea habilitado en la empresa al día siguiente de la habilitación de la Fuerza Aérea. Que en la empresa se tienen que hacer chequeos de ruta, pero si está habilitado en las rutas como copiloto, no es necesario un nuevo chequeo, salvo en las rutas que no voló nunca.

Refirió que no conoce ningún otro caso en que un piloto hubiera omitido colocar los flaps. Que para él “take off warning” es distinta a la alarma de configuración, pero que también aceptó el término de alarma de configuración de despegue. Que el manual de B 737 de Boeing habla de “take off configuration warning” y cree que eso es lo que dijeron los peritos de parte.

En cuanto al proceso de instrucción de los pilotos, luego de ser habilitados por la Fuerza Aérea, manifestó que no es obligatorio y que lo que hace la empresa con el piloto de ahí en más, depende de la necesidad de comandantes, si hubiera estado volando con instructor, o de que vuele todas las rutas. Que es la empresa (Operaciones o Jefatura de línea) quien lo designa

Poder Judicial de la Nación

comandante. Que cuando la empresa lo presenta a la Fuerza Aérea, es porque lo necesita como comandante.

Sobre las horas de vuelo como copiloto exigidas antes de ascender a comandante, indicó que en el manual de operaciones de LAPA figura el requisito de 1.500 horas de vuelo en jet, y que no conoce otro requisito; que esto es interno de LAPA y la Fuerza Aérea no lo controla. Aclaró que en el manual de 1999, figura ese requisito, y en el de 1995 no se mencionan las horas de vuelo jet sino que dice por instrumentos.

Explicó que “estándar briefing” se refiere a la actividad del despegue, y significa que el briefing está cumplido.

Al serle exhibida la desgrabación de Gendarmería (minuto 7.16 - fs. 26-) que menciona esa frase, dijo que la misma no está en la desgrabación de Policía Federal Argentina.

Comentó que Weigel estuvo en instrucción durante un plazo, y en su observación llegó a la conclusión de que no estaba en condiciones de ser ascendido a comandante, por lo que en ese caso, hubiera propuesto 5 cosas de mayor a menor, 1. separación, 2. copiloto, 3. desarrollo de programa completo de instrucción, 4. programarlo con comandantes antiguos, y 5. vigilar su programación.

Añadió que los peritos de parte, en su informe, presentaron una programación de vuelo de Weigel del mes de marzo a diciembre de 1998 en la que hizo vuelos con instructores; es decir que la empresa realizó alguna de las cosas que el mencionó; que la empresa tenía conciencia de que Weigel necesitaba mucha ayuda para poder ejercer su función, porque nunca vio un programa de instrucción intensivo semejante para un comandante. Que en un comandante nuevo, que no voló como copiloto, puede ser que se vea, por ejemplo en internacional, donde no conoce las rutas, pero en cabotaje le parece excesivo, viendo que la empresa puso mucho esfuerzo en él.

Señaló que en Aerolíneas Argentinas hubo casos de fracasos, ya que tienen un lapso de un año para aprobar la comandancia, y sino regresan a

su puesto, aclarando que esto es gremial, porque sino cumple en ese lapso, consideran al siguiente en la lista.

Manifestó que no cree que los directivos de la empresa estén al tanto de los legajos de los pilotos, pero sí en cuanto a la cantidad de pilotos porque eso es de política empresaria.

Al serle exhibidas las actas de reunión de peritos, ratificó la 1, 2, 3 y 4, menos la que está escrita a mano.

Aclaró que él no tiene formación profesional de psicología, que sólo hizo un curso de psicología aeronáutica y psiquiatría como oyente en el INMAE.

En cuanto a la pérdida de conciencia situacional, dijo que el concepto proviene del área de CRM más que de psiquiatría y psicología, y significa no darse cuenta en un determinado momento de lo que está sucediendo. Que escuchó el término en los cursos de CRM, donde van idóneos especialistas y facilitadores –en algunos casos psicólogos-, pero ignora los factores posibles de dicha pérdida, o los motivos por los cuales se dio esa situación en la cabina.

Señaló que no vio frases compatibles con el consumo de drogas en la escucha del CVR, y tampoco las conoce. Que no puede formular opinión de algo que acaba de ver en la transcripción de Gendarmería (minuto 20.18), donde dice “sequita y pitadas dan los canas, es medio magic”. Que no entiende algunas cosas de la transcripción, y no está familiarizado con drogas, por eso no sabe lo de sequita, pero comprende que están compartiendo un cigarrillo. Que él escuchó la cinta y luego tuvo la transcripción de la Policía Federal.

Al ser preguntado sobre el entorno sistémico organizacional, dijo que es el ambiente en el cual se desarrolla una determinada actividad como por ejemplo ésta, en la que cree que no se actuó con prolijidad para chequear a Weigel y en la opinión final que se formaron los superiores sobre él.

Volviendo al momento previo al accidente, dijo que en el 22% del tiempo total no se perdió la conciencia situacional en la cabina, y se hicieron las tareas del avión, y el 16 % el avión estaba en movimiento en

Poder Judicial de la Nación

cabecera. Que cuando no hay período de espera, el tiempo disponible se dedica a las operaciones; que en este caso, los seis minutos no fueron suficientes porque se omitió hacer las listas de antes del despegue (before take off check list); que se hace el 90% de la lista y quedan pendientes los últimos puntos. Que cuando el copiloto dijo “vamos al pasto”, interpretó que el comandante salía del eje de la pista de carreteo, y para él esa es la razón por la cual no se hizo la lista de chequeo. Que cuando el piloto dijo “A éste me lo llevo puesto, guíame, llevalo vos...”, concluye que ocupó al copiloto en una tarea que no tenía que hacer en ese momento y por eso es que no hizo la lista de chequeo. Que no estaba entrenado porque no se da curso de carreteo de la derecha, lo carreteo el comandante y si en el despegue va el copiloto, es dárselo en la cabecera de pista y no es una maniobra normal, por lo que no está incluida en los cursos de copilotos. Que a su criterio, no fue el copiloto el que despegó, porque efectuó las tareas que normalmente tiene asignadas el copiloto, que es quien no está volando, por ejemplo las comunicaciones (el diálogo con la torre).

Agregó que en su investigación, no se interesó en cómo volaban el resto de los pilotos de la empresa, que se basó en la documentación que había en el juzgado, y efectuó sólo una evaluación de factores humanos; que no podía entrevistar a los instructores, y que no conoce las normas de la OACI, que reglamenta la investigación de un accidente, ya que no fue su trabajo, y que no hizo el curso de investigador.

Acerca de la frase de Etcheverry en la desgrabación de Policía Federal del minuto 31 del CVR “...correte Adrián que te piso...”, y el motivo por el que diría eso cuando en realidad es una expresión que haría quien está al mando del avión, aclaró que el copiloto hace las comunicaciones y hace el chequeo de cabina cuando suena la alarma, y dichas circunstancias le permiten afirmar que quien despegó es el comandante.

Por otra parte, manifestó que con Leitman Patt tuvieron una relación larga y fructífera, ya que se hizo cargo del departamento de aptitud

del INMAE en un momento en que el declarante estaba en APLA y asistía para ver los pilotos que estaban dados de baja en psiquiatría para gestionar su aptitud. Que fue investigador adjunto en INMAE, hizo investigación en vuelo, y Leitman Patt publicó libros y fue el factor dentro de la Fuerza Aérea para que se emitieran las resoluciones para que se acatará la orden de la OACI.

Agregó que no le consta que Weigel haya recibido instrucción de factores humanos anterior a CRM, y que ello figure en el manual de operaciones no es garantía de que se le haya dado.

Dijo que el hecho de que estuviera pasado 26 días en el Recurrent de CRM no significa que estuviera vencido porque en el NESTAR figura la vigencia de 365 que se puede renovar en el mes calendario posterior o anterior al del vencimiento, y la empresa tenía todo el mes de septiembre para hacerle el recurrent.

Expresó que le parece impresionante el silencio que ocurrió luego del sonido de “stick shaquer”, y agregó que no sabe qué puede querer apagar en pleno despegue, cuando en el minuto 30 del CVR pregunta “apago éste?”.

También manifestó que es normal que la torre ordene que dos aviones estén en carrera de despegue; que sí es común que cuando uno inició la carrera de despegue la torre considere que el avión despegó en tantos segundos y por eso ordene al segundo posición y despegue, y tiene un tiempo para eso.

Respecto al “amiguismo” mencionado en el Punto 10) inc. E de su informe, aclaró que no puede explicar el hecho de que, con los antecedentes de Weigel, mediante un proceso racional se lo haya ascendido a comandante, salvo que se lo ascendiera por ser amigo y por ese motivo hacerle el favor.

Refirió que en el punto 7) “sistema que los contenía” (sistémico), se refiere a la autoridad aeronáutica que no controlaba el progreso de los pilotos, que se habilitara a un comandante sin tener condiciones, o que un copiloto fuera largado a la línea sin instrucción. Agregó que en la documentación que tuvo a la vista, no surge que Etcheverry haya tenido

Poder Judicial de la Nación

instrucción en ruta, como copiloto nuevo; que sólo voló una vez con instructores.

En cuanto al Punto 9) “dirigencia empresarial”, manifestó que los gerentes generales no tienen que saber de aviación, ellos manejan una empresa, pero en la gerencia de operaciones son especialistas y ellos sí entienden de seguridad de vuelo y tienen que informar qué es lo que se puede hacer y qué no.

Dijo que el último responsable de la seguridad aerocomercial en toda organización, en el avión, es el comandante, y está delegada en los responsables de los diferentes sectores.

Señaló que el único e inigualado programa de instrucción que tuvo Weigel, sirvió para que convenciera de que estaba en condiciones de ser ascendido, pero su desempeño demostró que no.

Respecto a la influencia del factor humano, dijo que la seguridad de vuelo es complicada y para eso se trabaja en equipo; que el avión no se puede tripular por un solo piloto, y entre los 2 se genera una garantía para que cualquier error sea resuelto. Que esto no le fue enseñado a Etcheverry, porque siempre se hace un curso de introducción a la línea donde se le enseña, que forma parte de la instrucción y es un concepto anterior a CRM. Que el copiloto tiene que actuar ante una maniobra errada del comandante, y hay un ejemplo en el vuelo de Villa Gessell donde el copiloto interrumpió la maniobra.

Explicó el concepto de la “túnel visión”, que habla de la concentración en algo, que toma una señal pero no la procesa, se concentra en un dato cuando hay más información para procesar.

En cuanto a lo mencionado en el punto 28 del Informe LAPA 8, sobre análisis de registros de vuelo, indicó que los motores inician una aceleración probablemente en reversión, que los reversores tardaron en salir por las condiciones de carga, y que el último gráfico que tiene en su cuadernillo, muestra la nariz arriba, aborto y reducción, y luego se inicia una

aceleración y ahí se termina, surgiendo que sacaron los reversores antes de chocar la verja.

128) Gustavo Arturo NEMIROVSKY

En cuanto a su carrera profesional, manifestó que comenzó sus primeras horas de vuelo en Don Torcuato en 1984, y logró la licencia de piloto comercial y despachante de aeronaves, ingresando en LAPA en 1994 como despachante de aeronaves y supervisor de operaciones, llegando a ser copiloto de B 737-200 en 1998, luego de obtener su licencia de piloto comercial de primera clase en 1997.

Mencionó los cursos de CRM que hizo en el hangar de LAPA y en el Hotel Bauen, y dijo que la recurrencia fue posterior al accidente, en el Hotel Savoy. Indicó que el componente LOS de B 737-200 lo hizo en el simulador de Atlanta, en 2000 o 2001.

Que conocía a Weigel y a Etcheverry como compañeros de trabajo. Que voló varias veces con Weigel y no recuerda nada en particular, que era uno más del montón, pero le llamaba la atención la manera de hablar o el humor ácido que tenía; que era una persona que utilizaba mucho lunfardo, más allá de lo aeronáutico, pero era común entre ellos, no recordando que hablara así por radio. Al serle leída su declaración de fs. 8186, en la cual dijo que Weigel utilizaba lunfardo para hablar por radio, reconoció que así lo había dicho.

Refirió que las comunicaciones por radio las hace el piloto que asiste al que vuela.

Señaló que en el momento del accidente estaba de vacaciones y debía reincorporarse la primer semana de septiembre. Que para tomarlas, hacían un pedido que se elevaba a la jefatura correspondiente y de acuerdo a la disponibilidad se les daban las vacaciones. Que nunca le pagaron para que no se las tomara. Que siempre se respetaron sus tiempos de descanso, ya que se cumplía con la ley 671.

No recordó haber tenido deuda de vacaciones; que se le adeudaron vacaciones en la última época de LAPA (en julio de 2002), casi 60

Poder Judicial de la Nación

días. Que se retiró entre junio y septiembre de 2002, ya que volaba B 737-700 y ya no quedaban esos aviones.

Manifestó que ahora trabaja en Aerolíneas Argentinas, y comparando, para él la instrucción que recibió en LAPA fue excelente, lo mismo en LAN Argentina; que LAPA fue una gran compañía aunque no tuvo la suerte que tuvieron otras.

Señaló que es normal volar con novedades diferidas, si lo estipula la MEL, que otorga el fabricante.

Que en los vuelos con Weigel, se manejaba normal y volaba normalmente; cuando había tiempo se charlaba o se tomaba mate, y si estaba complicado a nivel meteorológico, se hacía lo que correspondía. Que el control de listas era normal, y jamás algo que le haya sorprendido. Que no tenía relación de amistad con él pero era amigable. Que no sabe quiénes eran sus amigos. En cuanto a la relación de Weigel con los jefes, dijo que la empresa era muy familiar y todos tenían relación con los jefes y la relación era buena.

129) Judith KATEZ

Manifestó que conoció a Weigel en febrero de 1999, cuando él iba en traslado en un viaje a Trelew, y charlaron en el viaje ya que iba sentado atrás suyo; no recordando si fue allí que se hacían bromas mientras las azafatas hacían la demostración.

Que conoció a sus amigos de nombre, y a algunos una vez que fueron a tomar; que un muy amigo de él era Coni, a quien vio una sola vez después del entierro.

Que salían a comer y hablaban mucho de temas de aviones, porque a ella le interesaba mucho, y no había relación sentimental entre ellos todavía. Que siempre decía que se acostaba temprano si al otro día volaba. Que el día del accidente, que fue el último día que habló, estaba de excelente humor, y le había comentado que le había salido el divorcio. Que él tenía

buena relación con sus hijos, y era muy familiar. Que parecía que hacía poco que tenía discusiones de dinero con su ex pareja, no recordando nada trascendente que le hubiera llamado la atención en cuanto a la separación.

En cuanto a la actividad gremial de Weigel, dijo que le comentó una vez, hablando de seguridad, que había hecho una propuesta a través del gremio con las horas de vuelo respecto a un artículo, y cree que esto tuvo una respuesta favorable y se conocía como que él lo había propuesto. Que en ese momento Aeroparque no estaba reformado y él le comentaba que no tenían salas de descanso previo al vuelo, y que estaban todos juntos en una salita media incómoda y que estaban tratando de conseguir una sala.

Manifestó que, salvo una vez en Buenos Aires News en que había mucha gente de LAPA, siempre salían solos. Que parecía que con sus compañeros tenía bastante buena relación, siempre estaban todos de buen humor.

Respecto al vuelo de Villa Gessell, dijo que Weigel le comentó que había tenido una sanción porque había volado bajo en un vuelo regular saliendo de allí, y que lo había hecho porque quería que la gente aprecie la vista. Que también le comentó que una vez tuvo que abortar un vuelo por un pasajero nervioso.

Refirió que en una oportunidad la llamó una mañana desde Comodoro Rivadavia, diciéndole que estaba esperando que fueran los mecánicos porque el avión tenía un problema hidráulico; que fueron de Buenos Aires a arreglarlo y cuando salió volvió a perder el líquido hidráulico, como que el arreglo mucho no había funcionado.

Manifestó que ella se presentó en el juzgado espontáneamente porque en los medios aparecía como que era un loco en el avión y para ella no era como lo pintaban y le pareció justo decir lo que ella había visto, cómo le gustaba lo que hacía, las horas de vuelo que tenía, que había sido piloto militar, que no tomaba ni se acostaba tarde cuando volaba; que no le dio la sensación de que se drogara y nunca lo vio alcoholizado. Agregó que creía que alguna vez había ido al psicólogo.

Poder Judicial de la Nación

Dijo que sabía que le debían bastantes vacaciones aunque no sabe si estaba cansado. Que decía que en verano no podían tomarlas y en invierno estaban sobrecargados.

Señaló que antes del accidente, hacía unos días que no se veían porque ella quería pensar que harían con la relación. Que el divorcio se lo comentó como un hecho bueno, como una buena noticia, como que no había culpa de nadie. Que hablaban habitualmente de los hijos de ambos. Que tenía buen humor y era de hacer muchos chistes, muy llevadero, híper-respetuoso, metódico, tranquilo y ordenado, y cumplía los horarios; que lo que más le gustaba era volar. Que era muy culto, conocía mucho de historia y restauraba cuadros como su papá. Que ella volaba bastante, a veces por LAPA, y tenía temor de volar, y él le decía que volar era totalmente seguro.

Que en el período en que salieron (de febrero a agosto), él había ido a Denver más o menos una semana, a hacer un simulador.

Manifestó que no sabía si tenía amistad con la hija de Deutsch, pero le había comentado que ella le había regalado una lapicera, porque él las coleccionaba, y las vio la única vez que fue a su casa.

Agregó que le interesaban mucho las cuestiones psicológicas, y que ella le regaló un libro para el cumpleaños sobre inteligencia emocional.

En cuanto a los exámenes psíquicos de piloto, le había dicho que era un examen tedioso y siempre igual, que todos los años le preguntaban lo mismo, haciendo hincapié que siempre podía contestar lo mismo; como que los test no servían para nada, que el examen tenía una falla.

Acerca de la forma de trabajar en parejas, de pilotos y copilotos, dijo que el comentario era que así todo era doble en el avión, incluyendo tranquilidad, ya que eran dos para los sistemas de seguridad, y que nada podía fallar porque había un refuerzo. Al serle leída su declaración anterior, recordó que dijo que para hacer los chequeos era importante no volar con parejas fijas para no estar habituados.

Agregó que Weigel era prudente, cuidadoso, que no tenía auto y cuando salían usaban remises; que era respetuoso en cuanto horarios, siempre llamaba y avisaba, iba siempre bien vestido, y a veces en uniforme. Que se expresaba bien, era apenas retórico, medio mandón a veces en la forma de expresarse. En cuanto a lo que escuchó del CVR, dijo que era la misma forma de expresarse que tenía con ella.

Indicó que tenía apego por la seguridad, porque ella en algún punto tenía temor, y se hablaba mucho de ese tema; que ella le hacía preguntas como qué pasa si un día no podía frenar o algo así, y respecto a eso le había dicho que era un accidente de tierra y que era mortal.

Dijo que creía que al psicólogo iba por el tema del divorcio, que no sabe si iba continuamente, y que le parece que iba más bien a contar lo cotidiano.

Que ella lo veía como calmo, pero en algunas cosas ansioso; que si tenía que hacer algo, lo postergaba con paciencia era analítico y no ejecutivo; era tranquilo para hablar, contaba las cosas tranquilo, como por ejemplo cuando le contó que sacó a un hijo de la piletta casi ahogado.

Con respecto a la relación de Weigel con la empresa, dijo que tenía sus quejas, por ejemplo que tenía que pedir ropa por tener los pantalones gastados, pero estaba contento de volar; que se sentía exigido pero eso es lógico.

130) Jorge Carlos DELLEPIANE

Refirió que reemplazó a Peterson en la Dirección de Habilitación y Fomento a fines de diciembre de 1999, pero luego pasó a ser de Habilitaciones Aeronáuticas.

Que hacían trabajos de registro, control y habilitación de empresas aéreas, pilotos y tripulantes de vuelo, inspecciones de rampa, base y ruta. Que en las de base, cada seis meses se controla toda la documentación, manuales, aleatoriamente legajos de pilotos, las vacaciones, que los despachos de vuelos estén guardados y archivados.

Poder Judicial de la Nación

Señaló que si detectan incumplimiento del Dto. 671 se labra un acta de infracción a la empresa y al piloto, ya que ambos son responsables, y se da un tiempo para que se regularice, aclarando que ese piloto no debería seguir volando.

Indicó que en el manual de operaciones están los lineamientos de la empresa, figuran las responsabilidades de todos, cómo va a operar la empresa, y algunos lineamientos están vinculados con la seguridad de vuelo. Que es obligatorio para operar que una empresa tenga un manual de operaciones, lo que está determinado por la OACI desde 1998.

Manifestó que cuando él se hizo cargo de sus funciones, el manual de LAPA estaba en revisión y es probable que haya visado las páginas. Que había un inspector designado que inicializaba las páginas y él como director avalaba ello. Que había dos copias del manual, una quedaba en la Dirección y la otra iba a la empresa. Que recordaba haber visado hojas del manual de LAPA, aclarando que se cambia la hoja y se tira la anterior. Indicó que mientras se revisa el manual, rige el anterior. Que la aprobación del manual es un acto administrativo y lo hace el director de habilitaciones.

Explicó que antes era director del instituto de aviación de vuelo, y que en 2000/2001 fue inspector, siendo director de habilitaciones.

Dijo que de haber existido sumarios por el decreto 671, tendrían que haber pasado por sus manos, y no lo recuerda. Que durante su gestión, ese decreto se modificó por el Nro. 26/2000.

Señaló que estar vencido en vacaciones no implica un cansancio físico tan grande; que el piloto puede seguir con ese vuelo pero ni bien aterriza sale del mismo y es el responsable de decirle a la empresa que está vencido y no quiere volar. Que detectada la infracción, se le permite hacer el vuelo, ya que no es tan grave como para detener el vuelo (si se detiene está privando un servicio); que si tuvo los descansos correspondientes y no tomó sus vacaciones no afecta tanto la seguridad; pero sí se sanciona a la empresa y al

piloto y se obliga a la empresa que le dé vacaciones y a los 10 días se controla, pero no recuerda sumarios.

Agregó que el espíritu o esencia del Dto. 671 es la seguridad, darle al piloto sus tiempos de descanso, limitar horas de vuelo, etc.

Que si el piloto trabaja en dos empresas no regulares, es su responsabilidad no contradecir la norma y durante sus vacaciones trabajar en otra.

En cuanto a los exámenes, dijo que la empresa informa que va a dar el curso teórico a un piloto; luego del curso teórico le da instrucción en simulador de vuelo; después informa a la autoridad aeronáutica que está en condiciones de ser evaluado y por eso el inspector va al centro de simulador a hacer el control. Que si no aprueba, debe haber una nueva orden de inspección.

Señaló que la compañía es la responsable de programar las vacaciones, pero si comete un error y no las programa, el responsable es el piloto de avisar que no lo programaron.

131) Carlos Alberto PALACIO ALIAGA

Dijo que es piloto en actividad. Que en la Fuerza Aérea alcanzó el grado de Mayor, y se fue en el año 2000. Que se desempeñó como inspector de línea aérea de 1994 a 1999; era comandante de B 707 y desarrollaba inspecciones de base o de tierra, lo que le tocaba por turno. Que en las de base se seguían los ítems de una planilla; que dio cursos de habilitación de pilotos de primera clase y TLA.

Manifestó que cuando uno llega a la inspección, luego de un proceso previo, sólo se fija en la capacidad técnica del inspeccionado; y en la oficina de Plan de vuelo se les pedía a la tripulación el libro de vuelo, para comprobar el cumplimiento del Decreto 671 (que es más restrictivo que en otros países), donde se chequea la cantidad de vacaciones que se habían tomado.

Indicó que si un comandante no tomó las vacaciones anuales, está en falta; que no está inhabilitado legalmente pero sí inhabilitado

Poder Judicial de la Nación

técnicamente para volar, y esa es su opinión, lo mismo que si se le muere un familiar, o si está cansado. Que las vacaciones deben tomarse en el año calendario, sino en ejercicio vencido. Que si el inspector encuentra que está en falta, se labra acta de infracción (decreto 2352 – RPA01), se hace prueba y descargo y luego va a la autoridad aeronáutica (que esto es para las faltas en general).

Agregó que todos los inspectores son pilotos y también les cabe la 671 y las vacaciones, y por eso dice que para él quien no se toma las vacaciones está cansado y está inhábil. Que la falta de vacaciones, Weigel la pagó con su vida, ya que si no se tomó las vacaciones estaba inhabilitado técnicamente para volar, y está en falta conforme la 671. Dijo que sabía que le debían vacaciones a Weigel por los rumores y por lo que salió en los medios.

Señaló que en las inspecciones de base, cada inspector verificaba algo y había uno principal que reunía todo lo de las planillas. Que en las inspecciones de simulador y avión no se chequeaba el libro de vuelo; que eso se hace en otros filtros previos. Que si un piloto le dijera que no tomó las vacaciones, al estar en infracción, no le puede tomar la inspección.

Señaló que a Etcheverry le tomó inspección cuando volaba en una empresa aérea no regular de carga, y debe haber demostrado capacidad porque obtuvo la habilitación.

132) Cristian José DE RENZI

Licenciado en psicología y actualmente empleado del Poder Judicial en un juzgado de familia, que en el debate fue relevado parcialmente del secreto profesional por cuestiones de terapia familiar y del derecho a la intimidad del fallecido Weigel, manifestó que empezó a tratar en 1991 o principios de 1992 a Weigel por el conflicto con su pareja, primero en forma individual, luego a la pareja hasta su separación, también a algunos miembros de la familia, y durante cuatro años continuó con él solo hasta 1998, y la frecuencia de la terapia era de una vez por semana o a veces cada quince días.

Respecto a su diagnóstico, dijo que trataba con el paciente una neurosis que se produce a muy temprana edad por represión; que tenía una represión normal, una neurosis con defensas de tipo obsesivas que son el control y la culpa, que era la característica saliente en su personalidad. Que la situación matrimonial y sus siete hijos, hacían que la ruptura fuera una situación difícil de elaborar, que la historia familiar le generaba mucha culpa y buscaba formar una nueva pareja.

Agregó que era una persona normal, que no tenía dificultad en sus actividades laborales y sociales, y la terapia estaba centrada en la situación de la ruptura. Que en el espacio terapéutico colaboraba con el tratamiento, tenía sentido del humor, y había franca evolución en su tratamiento. Que en el período en que lo trató, sus conflictos pasaban por los afectos y no por problemas en su trabajo, salvo las cuestiones de azafatas en lo personal o sentimental.

Manifestó que recordaba que anualmente rendía exámenes y hacía test psicológicos por el trabajo, añadiendo que cuando estuvo en tratamiento siempre fue copiloto, y nunca lo atendió siendo comandante.

Que tenía muchas expectativas para ascender a piloto, particularmente por la situación de la familia numerosa y necesitar más ingresos para darle más a sus hijos, y sabía que hacía evaluaciones de simulación de vuelo, desconociendo si tenía otra actividad además de la de piloto; que pintaba pero no comercialmente.

En cuanto a los Test de aptitud, señaló que él no se maneja con test en terapia familiar, pero que como perito hace informes y el diagnóstico indica lo que se refleja en el momento de la entrevista, pero no saben después que puede ocurrir. Que el test atribuye elementos, aportan a la clínica, pero no son la absoluta verdad.

Refirió que no notó rasgos de impulsividad en Weigel, porque las defensas de orden obsesivas son más de control que de impulsividad.

Señaló que en algunos momentos, cuando fallaba en el intento de constituir una pareja, tenía decaimientos pero eran a partir de situaciones reales, eran pequeños estados depresivos cuando fracasaba una pareja, y

Poder Judicial de la Nación

cuando aparecía una nueva persona en el horizonte desaparecía, que no era patológico sino normal, y buscaba parejas de sexo femenino; que los estados depresivos no eran cuestiones internas, no era su personalidad, eran momentos y luego se superaban.

Agregó que ante el fracaso en sus intentos de ascender se frustraba, y se elaboraba esto y se preparaba para otra oportunidad; que esto ocurrió en más de una oportunidad (dos o tres veces intentó dar estos exámenes), y tenía puestas muchas expectativas sobre eso.

Que además de lo que pudo ver en terapia, Weigel le comentaba de grupos sociales donde incursionaba, que tenía un grupo de gente (separados y viudos) con los que tenían buena relación, y hacía salidas extra laborales. Manifestó no haber escuchado el CVR. Indicó que en la neurosis no hay desconexión con la realidad cognitiva, y que desconoce el término de pérdida de conciencia situacional. Que el hecho de que alguien, frente al sonido de una alarma, no reaccione, puede ser por stress o ingesta de medicación, pero son circunstancias ajenas y no psicológicas. Que Weigel nunca consumió drogas y él no lo medicó. Que lo atendió hasta que fue piloto, y después ya no porque Weigel estaba ocupado, no tenía tiempo disponible para fijar entrevistas, pero no sabe si tuvo tratamiento luego de que dejó de acudir con él.

Manifestó no recordar si al declarar anteriormente había dicho que se contemplara la posibilidad de reunirse con los peritos, pero que quizás lo hizo con el afán de colaborar y aportar algo en lo científico..

Se le hizo escuchar el CVR a partir del minuto 23, y señaló que en la situación puntual ve un clima en el que participa con las otras personas con chistes, bromas, es maníaco, tiene mucha alegría y no tiene que ver con patología, tiene que ver con el clima de diversión; que ve que Weigel está en pleno plan de seducción con una mujer y repite el objetivo de buscar una mujer para formar una pareja. Que no sabe si es habitual que el diálogo se produzca en las cabinas; que lo nota acelerado y tiene al lado una mujer que le

responde a su búsqueda; que dicha aceleración no la mostraba cuando se estaba tratando con él, que puede ser que estuviera vinculada con el juego presexual.

Al serle exhibidos los test de Weigel de su legajo del INMAE, en cuanto a la “exhibición y racionalización”, señaló que en los test aparecen defensas frente a los mismos, y la exhibición es para mostrarse como seguro frente al test.

Respecto a la terapia, dijo que consistía en la reconciliación de la separación, ya que cuando se produjo la separación fue doloroso de afrontar. Que la sentencia de divorcio se produjo mucho después de la separación y ya estaba elaborada por ambos; que el divorcio tramitó en el juzgado donde él trabaja y los vio en la antesala.

Agregó que la ansiedad es un componente importante en la neurosis obsesiva, y que en los test hay variaciones porque son en el momento, y en varios hay impulsividad que puede tener que ver con la ansiedad. Que tenía un nivel de ansiedad importante frente a las situaciones que le daban displacer, y esto tenía que ver con la frustración, se ponía mal, se enojaba y después lo elaboraba; que le gustaba resolver rápido los problemas de displacer. Que no era transgresor con las normas, pero sí dentro de su vida personal y sexual; que no tenía fobias.

Recordó que tenía buena relación con los compañeros de trabajo y cierto ascendente con Gustavo Deutsch, que lo apreciaba y lo tenía bien conceptuado en la empresa.

Indicó que para 1996 ya había superado la separación, y estaba en búsqueda de nueva pareja; que el elemento culpa era importante con los hijos, estaba preocupado por su bienestar, se fue a vivir cerca de ellos y les solventaba lo que necesitaban. Que la cuestión económica era un objetivo a cumplir.

133) Jorge Luis RODRIGUEZ

Detalló sus antecedentes laborales, entre ellos en Austral (1971/1973), CATA (donde voló turbo-comandos), hasta que entró en LAPA

Poder Judicial de la Nación

en mayo de 1993, donde estuvo seis meses como despachante y luego en 1994 empezó a volar como copiloto de SAAB, pasando como tal en 1996 para B 737-200, lo que hizo hasta el 2003.

Refirió que voló varias veces con Weigel como su comandante, que era muy nuevo en la empresa y nunca lo vio en una actitud fuera de lo profesional.

Recordó que en un verano, despegando de Villa Gessell, no tomaron altitud y volaron un poco bajo por la playa, y fue sancionado por eso, pero que cree que fue autorizado por el control.

Manifestó que no se presentó como comandante; que en 1996 tuvo un problema familiar por el fallecimiento de su suegra y en el simulador estuvo mal cuando se enteró de esto, no lo pudo superar y le fue mal en el examen (pasaban de SAAB a B 737-200) y volvió a Buenos Aires. Que él no aceptaba lo que había pasado y estaba dispuesto a renunciar; que Valerio Diehl, de la Gerencia de Operaciones lo llamó y habló con él, y lo convencieron de que la empresa no lo quería dejar en la calle, que le daban otra oportunidad y que se tomara su tiempo, lo que para él vale mucho. Que luego de dos meses dijo que estaba listo para ir, fue al curso y superó todo. Que en LAPA ponían el empeño en hacer bien las cosas, y en el 2003 se hicieron las cosas hasta el último día.

Agregó que hizo varios cursos de CRM en la empresa, y que uno por año era obligatorio. Que hizo el curso de SAAB con manuales en inglés, igual que cuando hizo los de B 737. Que no sabe inglés coloquial pero los pilotos tienen que saber inglés técnico aeronáutico.

Acercó de sus vacaciones, dijo que estuvo muy al límite, pero se las tomaba.

Por último, dijo que estando habilitado, periódicamente se volaba con instructores, ya que cada 6 meses venía una inspección en ruta de la empresa.

134) Oscar Juan Alberto DIGILIO

Dijo que voló en Austral como primer oficial hasta el 1° de julio de 1990, fecha en que LAPA hizo un llamado para comandantes al cual se presentó, logrando su habilitación como tal el 7 de noviembre de 1999. Que los primeros vuelos en LAPA fueron en agosto, y todos en posición de comandante en instrucción.

Manifestó que el día del accidente dejó el avión WRZ procedente de Córdoba; que el comandante titular era Bredeston y él estaba en instrucción, no recordando el nombre de las auxiliares. Que del funcionamiento del avión no tiene nada que decir; que anotó una novedad de radioaltímetro que estaba fuera de servicio. Agregó que hizo el vuelo de ida y vuelta a Córdoba; que el avión tenía un problema con el tanque central y se usaba para vuelos cortos, y pidió que se le revisara el nivel de aceite y le agregaron a uno de los motores.

Señaló que cuando ingresó a LAPA tenía 5.000 horas de vuelo aproximadamente, ya que también estuvo en la Marina.

Indicó que la instrucción y exigencias de LAPA eran normales para el puesto al que estaban tratando de llegar, y de los que se presentaron en esa oportunidad (1/7/99), dos no obtuvieron el ascenso y fueron bajados en el simulador de vuelo en Denver. Que el examen de Fuerza Aérea fue de 30 ó 40 minutos, y que no hizo simulador LOS en el inicial.

Dijo que el RTV y el RTC se completan al finalizar el vuelo, y este último lo completa la comisario, y cree que lo firma el comandante.

Agregó que los manuales de instrucción están en inglés y esto es normal; que es así en LAPA y en Austral; y que LAPA cumplía los estándares de la filosofía Boeing.

135) Eduardo Arsenio LAPHITZ

Manifestó que es piloto y ejerce la docencia; que es egresado del Colegio Militar; que hizo el curso de aviador en el Ejército, fue becado como instructor de vuelo naval, y allí estuvo 3 años; luego se retiró del Ejército; voló en el Servicio Penitenciario Federal; posteriormente, en el año 1990, se

Poder Judicial de la Nación

dedicó a estudiar los factores humanos con el Dr. Leitmann Patt; ingresó en Austral luego del accidente del 10/10/97 para trabajar en los programas de CRM y factores humanos; e hizo la Licenciatura en Gestión Educativa pero no se recibió.

Refirió que trabajó en la pericia de LAPA a pedido de la Defensa; que trabajó en LAPA después colaborando en diseños de programas (unos 6 meses); luego en Austral, y actualmente es Jefe de estudios de esa empresa.

Señaló que en CRM hizo el curso de instructor en el INMAE en 1997 y ese mismo año en USA, de instructor en capacitación técnica. Que su orientación fue hacia la docencia. Que escribió un libro que se llama El Despegue y otro que tiene que ver con la capacitación.

En cuanto a la pericia que hizo, fue para marcar las discrepancias con el Comandante Prelooker, y su punto de vista del análisis de la cabina.

Respecto a las discrepancias, dijo que Prelooker indica elementos que describe, y luego les saca importancia; que él se olvida de un factor que es el del vínculo relacional entre dos pilotos; el tema de realidad virtual; que él confunde visión túnel con la chanel lesson attention. Que la visión túnel habla de la actitud distributiva, y esa visión es que se queda con una sola visión (túnel). La otra es que ante una congestión de información, el piloto debe buscar la acción correcta.

Manifestó que a su juicio, en la cabina del 3142 hubo actitudes riesgosas; cinco actitudes operativas que inducen al error: antiautoridad, impulsividad, invulnerabilidad, demostradora, resignada. Que estas conviven en todo ser humano; estas actitudes aparecen y pueden bloquear la lesson attention y, en este caso, la lista de chequeo. Que son pensamientos peligrosos que producen accidentes; el problema es no seguir la secuencia que corresponde, y esto es lo que sucedió; las conversaciones en la cabina eran indisciplinadas y no seguían la secuencia de la lista de chequeo. Que a su

juicio las actitudes riesgosas e indisciplina fueron un factor determinante del accidente.

Dijo que la actitud de vista aparece y es difícil determinarlo; que es un pensamiento; puede estar perfectamente instruido y las actitudes aparecen; no las relaciona con la instrucción técnica. En cuanto a si dichas actitudes se pueden prevenir, dijo que los cursos de CRM apuntan a los factores que tienen que ver con la actitud riesgosa, y por los planes de instrucción de la empresa no figuraban con ese nombre pero se encausaban a ese efecto.

Agregó que constató que Weigel cumplió con el primer período de CRM de toma de conciencia, señalando que hay 3 etapas de CRM: toma de conciencia, práctica y refuerzo.

Manifestó que en 1997 se diseñaron los programas de CRM en el INMAE para instructores de CRM y factores humanos; ahí se distribuyeron en 2 espacios (regular y no regular); que lo dirigió Leitmann Patt, quien sintió un gran entusiasmo de la gente de LAPA que asistió para armar los cursos. Que se hicieron los programas y los vio antes del accidente; los cursos se lanzaron en el año 1998 y le parecieron muy completos y bien armados.

En cuanto a la conciencia situacional, dijo que es la correcta interpretación de la realidad; que en actos de indisciplina se pierde y primero vienen las actitudes riesgosas; en este caso hubo pérdida de conciencia situacional en el tramo o momento en que Weigel debe realizar las listas; las hace correctamente pero se olvida de una porque había gran cantidad de aviones para despegar y aparece otra persona en el cockpit; no respeta las normas de procedimiento y piensa que nada le va a pasar. Que en el despegue también hay pérdida de conciencia situacional; no hay certeza de coincidir en lo que está pasando. Que esto lo ve cuando se olvida de poner el flaps y en el despegue.

Señaló que no investigó la instrucción técnica; hizo observaciones de Weigel con respecto a la evaluación; esto es por las observaciones –datos de los problemas del alumno en proceso de instrucción– y la nota de la evaluación final; y que esta era una de las discrepancias: que no

Poder Judicial de la Nación

coincidían los comentarios que decían en sus evaluaciones con la evaluación final. Señaló que debe ser coherente lo que se escribe con lo que se evalúa, y esto ajustado a lo que había dicho Prelooker. Agregó que en los exámenes hay evaluación transversal y vertical, y que él no está habilitado para evaluar si Weigel tenía instrucción standard o sub-standard.

Al ser preguntado, teniendo su informe a la vista, acerca de si los cuestionamientos que se le hicieron a Weigel en instrucción los vio reflejados en el accidente, dijo que de los que él vio, no.

Indicó que antes del CRM, en LAPA había un curso de liderazgo (CLR) que estaba en vigencia en el año 1995, que era bastante parecido.

Refirió que un acto de indisciplina es un disparador para no respetar la cabina estéril, y que no conoce mecanismos para que una empresa pueda evitar que se vulnere una cabina estéril.

Por otra parte, señaló que ninguna compañía aérea tiene gabinete psicológico, ya que esto puede ser tomado como una persecución y los gremios se oponen.

En cuanto a los factores de la personalidad oculta que menciona en la página 22 de su informe, dijo que lo apuntó a las actitudes riesgosas que son desconocidas y no pueden ser controladas; que es un pensamiento peligroso que aparece y produce un accidente, y no se puede evitar.

Mencionó que la Res. 117/97 estipula un curso anual de CRM, y la autoridad aeronáutica habla de 12 meses precedentes; que la toma de conciencia no tiene vencimiento; y que a su criterio Weigel no estaba vencido en el curso de CRM porque todavía estaba en el año para hacerlo si no lo hubiera hecho (tenía tiempo hasta fines de 1999), y que el NESTAR (cap. 13 13.2) habla de la posibilidad de dar instrucción un mes posterior, por eso no se considera vencido.

Que para elaborar su informe realizó entrevistas al gerente de operaciones (Chionetti), al de RRHH, al departamento médico (Dr. Gulo), fue

a los cursos de CRM que se dictaban luego del accidente, ya que para su trabajo además de lo que le brindaba la causa era importante tomar contacto con la gente para hacer la pericia, conociendo la cultura de la empresa. Que en LAPA había cultura de la seguridad.

Respecto a la actitud del copiloto Etcheverry en la cabina, dijo que su opinión personal es que hay relación vincular en las cabinas y es difícil de contradecir una acción tomada por el solo hecho de ser copiloto. Que para él el copiloto entra en el espacio de la actitud riesgosa que es disparadora e invade todo el cockpit, ya que la misma es contagiosa, le puede pasar a cualquiera y sucede en la vida cotidiana. Que el tema de las actitudes riesgosas fue diseñado por un médico en 1960 (Dr. Jensen) y es un elemento que defendió por muchos años, pero muchos no le dieron crédito.

Dijo que primero ponderó las responsabilidades hacia arriba, para buscar la cadena de responsabilidad, señalando que hoy en día se buscan las responsabilidades individuales, porque si bien lo sistémico es importante, hay que ver las responsabilidades individuales, y esto lo vio en un congreso que hizo el año pasado.

En cuanto al episodio de indisciplina que causó el accidente, dijo que no respetar las listas de chequeo fue el disparador y luego continuó en las conversaciones; que todo fue anterior a maniobra de despegue. Y que luego hubo otro acto de indisciplina cuando no se reconoce la alarma. Que todo lo que no haga bien es un acto de indisciplina. Que el antídoto de la actitud riesgosa era seguir con lo que correspondía. Que la primera indisciplina produce un efecto cascada que no lo supera más y ahí está la pérdida de conciencia situacional.

Respecto a las actitudes riesgosas, señaló que no forman parte de la personalidad; que son actitudes que aparecen y les pueden pasar a cualquiera y en cualquier momento. Que quizás si se investigara en profundidad podrían formar parte de la personalidad y tal vez detectarse con un nivel más psicológico. Que se está trabajando con la actitud riesgosa y podría llegar a detectarse, y ahora se está haciendo una planilla para

Poder Judicial de la Nación

detectarlas. Que es un concepto que está creciendo (pasaje del péndulo) y ahora está plasmado en los manuales de Boeing y de la Fuerza Aérea.

En cuanto al criterio normativo de las prórrogas en los cursos, dijo que si fueran prórrogas sucesivas sí atentaría contra la seguridad, pero que esto no ocurrió.

Agregó que como el tema de instrucción no era el fin de la pericia, vio puntualmente algunas planillas de evaluación de Weigel y Etcheverry que estaban en la pericia de Prelooker.

Refirió que si un piloto mostrase indisciplina, se podía trabajar sobre él respecto de esos rasgos, y hubiera sido importante ver el legajo para evidenciar si había rasgos de indisciplina en Weigel. Pero que las aerolíneas no tenían seguimiento psicológico personalizado, sino que para ese trabajo está el INMAE.

Que supo que Weigel había tenido un episodio de indisciplina relacionado con cuestiones técnicas de vuelo en Villa Gessell, pero no se adentró en ese tema; que tiene entendido que fue sancionado por eso.

En cuanto al episodio similar de vuelo rasante que hubo en la cancha de River, mencionó que el piloto fue sancionado y sigue volando, siendo ahora comandante de Airbus 340 en Aerolíneas Argentinas.

Por último, señaló que Weigel y Etcheverry no eran una pareja apropiada para realizar el vuelo 3142.

136) Roberto Juan HERBSTEIN

Manifestó que es ingeniero aeronáutico, y que se desempeña en la Dirección General de pericias de la Corte para la tasación de aeronaves, donde trabajó con Maslaton.

Refirió que fue convocado para la pericia del desgrabado del FDR (reconoció su firma inserta en dicho informe), con un pequeño grupo de colaboradores. Que lo que hizo fue el análisis del desgrabado y ver si había alguna vinculación con el tema de mantenimiento. Que en la documentación

del desgrabado efectuado en Miami, la misma no tenía identificación del número de vuelo; que la de la NTSB sí lo tenía, y primero determinaron si era la misma; que había algunos parámetros que marcaban diferencias, pero al graficarlos, existía el mismo perfil; que hubo algunos datos extraños, pero era propio error del sistema de grabado.

Dijo que tenían distinta nomenclatura y nominación, y tomaron la norma de OACI para el desgrabado y vieron si se siguió con dicha pauta.

Que las desgrabaciones correspondían al avión y al vuelo, principalmente al último tramo, donde no habían sido accionado los flaps y correspondía con toda la información. Que al principio resultaban extraños esos valores raros pero eran errores de lectura, que figuran en las dos, y se cotejó a qué se debía todo.

Que le llamó la atención que en las dos desgrabaciones de la llegada del vuelo de Córdoba (anterior), daba el mismo registro de error, y al superponerse tenían el mismo tipo de perfil. Que se chequeó que el error estuviera reconocido por el sistema como error.

Dijo que ahora tiene distinta sensación que la que tenía hace ocho años respecto a las observaciones de la documentación. Que en aquella oportunidad aparecían hechos que parecían puntuales, y hoy a la distancia es distinto; que la documentación era la aportada o confiscada; que él había observado que faltaban los últimos RTV, que hubiera sido interesante tenerlos como un indicador más para un hecho reiterativo, pero no estaban. Que pudo haber habido alguna sustracción de la documentación. Que finalmente, con el resto de la documentación, se desgrabó y se graficó para tener una imagen.

Que no había coincidencia en la numeración, había faltante de datos, cosas que no cerraban en la información, que tomó datos de escalas y sorprende que haya errores de ese tipo; que el tema de confrontar documentación de distintos lados y procesarla no es común; que nadie las tiene simultáneamente y al hacerlo aparecen agujeros.

En cuanto al historial de aeronaves y motores, dijo que los últimos estaban sin llenar y era una desprolijidad o algo que no corresponde, y eso les traía ausencia de elementos y por eso se volvieron locos para saber

Poder Judicial de la Nación

dónde fue el avión, y hoy le provoca cierto desagrado que faltara información que pudo haber sido clave.

Señaló que el mantenimiento de la aeronave tiene que ver con las sucesivas inspecciones, horas de vuelo y tiempo transcurrido, y si no tiene el registro bien asentado ocurriría que no se está cumpliendo con el mantenimiento e inspecciones que se deben cumplir conforme los manuales.

Que también había diferencia de horas, y si eso se extendiera sería importante porque definen la vida útil del tren de aterrizaje y no estaría cumpliendo con el manual. Que es importante la actividad de la aeronave, horas de vuelo de tripulación; que en el caso de motores a veces se sacan y van a otros aviones y toda esa información es vital.

Señaló que la DNA, que es quien controla la información, lleva un expediente de cada aeronave con sus historiales.

Indicó que en aeronáutica no debe haber cosas en blanco, que no es correcto puesto que provoca zozobra, y en este caso se encontraron cosas en blanco y esto no es menor, ya que si es así debe estar expresamente aclarado por qué está en blanco.

Que si esta ausencia de datos fuera una constante, podría tener relación con la seguridad operacional por los problemas acumulativos. Que si falta durante un año es una constante y el retraso en los historiales es grave.

Reconoció su firma en el informe de fs. 233/241 del incidente de embargo de LAPA, manifestando que el avión WBO mencionado a fs. 236, se tomó como chatarra.

Señaló que encontrar tantas observaciones en el breve lapso analizado, da la impresión de que algún tipo de situación anómala está ocurriendo; que eran montañas de documentación, y la información errónea o faltante (tantos blancos) podía significar un tipo de ocultamiento de información, y sería muy grave si hubiera existido una doble registración (de RTV), como observaciones más importantes fueran a un papel en blanco y no quedaran asentadas, pero esto sería muy difícil de detectar.

Que se trabajó con la documentación existente, y tiene entendido que todo el material era el que estaba secuestrado por el juzgado.

En cuanto a si frente a la ausencia de documentos era útil requerir documentación a la empresa, dijo que la orden fue trabajar con lo que estaba y esto fue muy a posteriori de lo que ocurrió, y en ese caso no sabría si era confiable o no; que trabajaron siempre con guía y orden del juzgado, sino se hubiera excedido y no hubiera tenido todos los resguardos necesarios y mecanismos de garantía de lo que se estaba hablando y no sabe si lo hubiera hecho.

Manifestó que él no trabajó en una línea aérea comercial, pero con él trabajaron otros especialistas, muchos de ellos con amplia experiencia, y el equipo cubría toda la experiencia y conocimiento.

Agregó que en los historiales se registra la actividad, y esa documentación es elemental para operaciones y control, y no es un documento si no está cubierto. Que el mantenimiento de los aviones se registra en la empresa, pero el documento público son los historiales, y la autoridad aeronáutica tiene copia de toda la documentación de los programas y mantenimiento.

Que vio el informe final de la JIAAC y está en copia en los anexos; que lo que le interesa es la documentación de la JIAAC, pero las conclusiones son propias, no participa de aquéllas, ya que cada uno hace su evaluación.

Que en algunos RTV aparecen datos de vuelo y en otros no, sosteniendo que debe haber sido aclarado o puesto a posteriori y no fue puesto por el piloto. Que no es normal que se hagan 2 desgrabaciones de FDR; el organismo reconocido es el NTSB, que es el más confiable.

Señaló que él no tuvo que analizar el equipo en sí, sino lo que le dieron, e indicó que en el Anexo tabla 1 pág. 1/9 , el “bad loc” (error del equipo) aparece en Miami y no en NTSB.

De la pág. 10, dijo que no sabía a qué equivale 40 unidades de flaps en grados; que en el segundo párrafo de pág. 12, dice que el número de vuelo no estaba registrado en el RTV y podría haber sido error de Aeroparque;

y que en el cuarto párrafo, era error de Aeroparque; que en el anteúltimo párrafo de pág. 14, señaló que si no hay novedades, hay que escribir “no hay novedades”; que en el caso no hay métodos, a veces se llena y a veces no.

Agregó que no hubo más documentación ni consultó nada más allá de lo que surge en los anexos de lo que constató.

Manifestó que el dictamen no es concluyente sino que indica posibilidades que pueden haber ocurrido ante la ausencia de algo: que se perdió, lo sacaron, etc. que del material no surge la sustracción de un RTV o de doble contabilidad de la empresa, que no tiene evidencias concretas de esto, pero puede ocurrir, y si lo hubiera encontrado lo hubiera dejado asentado.

137) Salomón MASLATON

Perito de la Corte, que hizo el informe con Herbstein. Manifestó que acompañó a este último en toda la gestión para verificar las aeronaves. Que les aportaron documentación, les proporcionaron varias informaciones, necesarias para tener conocimiento de las aeronaves. Que cuando faltaba documentación la requerían al tribunal y a otras instituciones para hacer el peritaje.

138) Héctor Felipe DÍAZ USANDIVARAS

Médico psiquiatra que ratificó su firma en la pericia de fs. 17360/369.

Refirió que para elaborar su dictamen, tenía que estudiar lo que habría acontecido al piloto y copiloto en la tragedia del accidente; que estudió los legajos de los pilotos del INMAE, leyó todas las pericias de las psicólogas, analizando ese material y cómo eran los estudios que se hacían y cómo trabajaba el INMAE. Que trabajó sobre la pericia de Prelooker porque era un piloto y fue útil para tenerla como referencia. Que también estudió el historial de reglamento del INMAE y también la lectura de la grabación de CVR

realizada por Policía y Gendarmería, como otras pericias que no eran fundamentales para lo que tenía que periciar.

Respecto a sus conclusiones, indicó tres ítems:

1. Alarma, causas de desestimación y episodio hipomaniaco:

Dijo que hay una falla de la percepción profunda que es lo que menciona Prelooker, y es una expresión amplia que dice más lo que no es de lo que es. Que en la espera para despegar, hay un progreso de contaminación de la cabina, un clima de jolgorio, actitudes bizarras del piloto, como la transmisión por micrófonos a los pasajeros. Que la irritabilidad de él está señalada porque tira una carpeta al piso; que algo le pasaba que no era algo tan habitual; que él no puede saber si era habitual así el clima de cabinas, era inadecuado el clima y compatible con un episodio de hipomanía. Que padecía en esas circunstancias de ese episodio, y no sabe si venía de un día antes o no. Respecto a hipomanía o manía, en la JIACC se habló de depresión maníaca.

2. Motivos por los cuales no fue registrable por LAPA la actuación del piloto

3. Actuación del copiloto

Mencionando a Prelooker, dijo que independientemente del entrenamiento es obvio que la activación de la alarma conduce a una automática cancelación de la decisión de despegar, y eso está en el más elemental criterio operativo; que es obvio que lo tiene que hacer el más elemental de los pilotos.

Que si padecía de depresión maníaca, dicho trastorno es una enfermedad que debería ser detectada, sobre todo en personal que está controlado más que lo común.

En cuanto a lo que surge de pág. 65 de DCM 4, señaló que si le hubiera provocado un deterioro laboral sería un trastorno hipomaniaco, y lo de Weigel fue previo a ello y no puede llegar a un trastorno laboral. Que estaba elevado, expansivo, irritable, con grandiosidad respecto de sí mismo. Que cree que comentó que venía de dormir poco, pero él llenó todos los espacios y estaba verbográfico.

Poder Judicial de la Nación

Que el síntoma de impulsividad máxima se produce en el momento clave: no sabe lo que pasa pero dice “está todo bien” y lanza el avión al despegue. Que esto sería una negación maníaca: ante el sonido de la alarma niega maníacamente algo que es evidente; que en otro momento diría no sé lo que pasa y averiguémoslo .

Señaló que en el INMAE está registrada su impulsividad, pero no fue motivo para suspender su autorización; que la relación del INMAE es con el piloto y las transcripciones son muy escasas; hay datos muy deshilvanados y debe haber otro lugar donde figure la conclusión, que parecen ser los borradores.

Agregó que quiere introducir el tema del consumo de drogas, si hubo o no; que es algo muy frecuente y algunos síntomas de la cabina podrían ser compatibles con el consumo de algún tipo de estimulantes y esto puede precipitar un episodio hipomaniaco, que sin ser determinante puede ser coadyuvante, y esto se podría haber visto en las autopsias.

En relación al segundo ítem, acerca de si los motivos pudieron ser previstos y evitados con anticipación, dijo que este episodio hipomaniaco no puede trascender tanto sino cambia de categoría. Señaló que de la vida del piloto ve elementos que pudieron no trascender en la vida laboral; que los episodios pueden durar en registros mínimos 4 días, y los pilotos son poco vistos en las empresas, vuela y se va a su casa, y si quiere pasar desapercibido, puede hacerlo, salvo en el control semestral. Que la empresa debió pensar que el control del INMAE era suficiente; la empresa paga para que se hagan esos controles y es personal entre piloto e INMAE, y la empresa no puede entrar sino generaría problemas serios. Que Weigel nunca comunicó a la empresa que tuviera problemas (su separación hacía 7 años), ya que en esta profesión no es común comunicar estas cosas, y tienden a la simulación de la salud por temor a ser bajados de vuelo.

En cuanto al ítem 3, respecto a la influencia del episodio hipomaniaco en el copiloto y sus consecuencias, dijo que el copiloto quedó

rápidamente metido en esta cabina confusa y con muchos personajes que no tenían que estar allí y participa de la confusión general, y la impresión que transmite es que le tiene un respeto importante al piloto. Que la personalidad de Weigel subsumió al copiloto y por el clima de la cabina, éste pierde atención en su quehacer suplementario o supletorio. Que tendría que haber ido prácticamente a una situación de tarea personal cuando le dice “está todo bien”, aunque quizás tampoco hay tiempo para otra acción, confía en Weigel, ya que no era previsible un error tan elemental.

Dijo que es muy difícil detener un episodio hipomaniaco, porque es difícil que llegue a la consulta porque se siente bien. Que es una situación que está dentro del límite relativamente normal, y tampoco es algo como para que la familia lo acerque al consultorio. Que no hay una personalidad que tenga actualidades favorecedoras para contrarrestar un episodio hipomaniaco en otra persona o para frenarlo, puede ser cualquiera o nadie, pues depende de cómo se exteriorice el episodio. Que los episodios pueden tener distinta intensidad y cualidad de la situación. Que hay distintas patologías y distintos trastornos afectivos. Que el estado hipomaniaco puede pasar a trastorno o extinguirse, y en el caso apenas pudo ubicarlo en episodio (con agotamiento de tiempo) y no pudo ubicarlo en trastorno pues sería mucho más evidente.

Que el registro es prácticamente nulo porque la persona lo registra satisfactoriamente, no es detectable aunque tenga periodicidad. Que los cuadros más severos de esto son la bipolaridad, y acá está en presencia de omnipotencia.

En cuanto a la impulsividad reflejada en la historia del INMAE, dijo que aparecía en un borrador, y si la pusieron varias veces y no se determinó una acción, quizás es porque no lo vieron importante.

Manifestó que, en cuanto a la alarma, Weigel no puede desestimar la importancia que normalmente debería estimar; que la alarma es muy fuerte y la está escuchando y por alguna razón, sea impulsividad, estado hipomaniaco o comportamiento irracional, o la conjunción de esto es lo que determina que ese momento no estime con suficiente racionalidad lo que está

Poder Judicial de la Nación

escuchando. Que algo muy fuerte le pasa en la percepción profunda y no le da la importancia enorme que tiene. Que el piloto salió a volar con una alarma activada.

Indicó que si tuviera un paciente en tratamiento, que esporádicamente tuviera episodios hipomaniacos, sí se podría dar cuenta si es un paciente desde hace 4 años e hizo algunos episodios hipomaniacos que los puede repetir y que en el tratamiento esto se profundice para resolverlos.

En cuanto a lo que surge de la pág. 166 punto 3 del DCM4, dijo que no sabe si alguien pudo percatarse de esto, que quizás algún compañero de trabajo o amigo se dio cuenta, y si se repitieran los episodios es probable que algún compañero lo advirtiera, pero si es advertible deja de ser episodio hipomaniaco, porque entonces estamos frente a otro cuadro diagnóstico.

Respecto a que Weigel fuera era tan reservado como para no comentar que hacía 7 años que estaba separado, le parece un dato trivial.

Agregó que el copiloto no se encuentra con un piloto que lo deje accionar libremente, dice “no sé que pasa” y sigue porque dice “está todo bien” y actúa.

En cuanto a los posibles detonantes de episodios hipomaniacos, dejando de lado drogas, dijo que algunos de estos pueden ser orgánicos, como hipotiroidismo, estrés, comunicaciones afectivas, o emocionales, desórdenes afectivos, y también pudo contribuir la charla de tono sexual que tuvieron en la cabina.

Que no sabe cuál fue el detonante hipomaniaco de Weigel; que debe haber habido varias situaciones que desembocaron en esto, pero no tiene elementos para individualizarlos. Que no se entrevistó con la familia, ni con la pareja, que era imposible entrevistar gente, y no dispuso de elementos de la vida privada de él.

En cuanto a lo que surge de los dos últimos renglones de su informe, señaló que dados los escasos elementos lo que él aporta es una

hipótesis con bastante probabilidad, la más cercana probablemente y la más compatible con los hechos.

Respecto al DCM4 –fs. 17364- punto a), donde dice al menos 4 días, dijo que la clasificación es aritmética, es diagnóstica y no roza lo psicopatológico; que tiene que durar por lo menos 4 días, y a veces se flexibilizan esos rigorismos de DCM4; que tiene que ser diferenciado del estado de ánimo habitual. Que el estado es compatible con lo que se describe en DCM4 como episodio hipomaniaco, y ahí dice que tiene que durar por lo menos 4 días; que supone que duró o duraría 4 días, porque el resto de los síntomas son totalmente ajustados.

Que si Weigel hubiera sido siempre así, algo debería haber figurado en las evaluaciones del INMAE; que la personalidad de la cabina no puede pasar desapercibida, como que no le pasa nada; que si era la personalidad habitual lo tuvo que haber advertido el INMAE, y tampoco afirma que fue el único episodio, pudo haber tenido otros anteriores; que es muy raro que sea un episodio aislado.

Que tiene que ser diferenciado del estado habitual y las características de grandiosidad, la necesidad de hablar todo el tiempo, la inquietud de andar por todos lados, de hablar a los pasajeros, su historia bromista fuera de lugar es un episodio hipomaniaco, ya que si lo hiciera en forma habitual algo pasaba y el INMAE no lo detectó.

139) Federico MORERA

Dijo ser médico oncólogo, y ratificó el informe que elaborara cuando le fue exhibido. Manifestó que específicamente se le solicitó el análisis de los pilotos del accidente (el factor humano) en base a los antecedentes que se encontraban en el juzgado. Que vio los aspectos físicos y sensoriales y muy específicamente en los aspectos que podrían haber incidido en la ocurrencia del accidente.

Refirió que el material que tuvo en cuenta fueron las grabaciones de la cabina, los Legajos de aptitud del INMAE, y escuchó la

Poder Judicial de la Nación

opinión de otros peritos, por ejemplo los psicológicos, que tuvieron una importancia relevante.

En cuanto a sus antecedentes, dijo que era jefe en un hospital y siempre estuvo interesado en lo que hace a la navegación aérea, y fue contratado por la Asociación de Pilotos para actuar dentro de la obra social, donde estuvo diez años (de 1970 a 1980); le interesó la salud aérea, hizo un curso de medicina aeronáutica en el INMAE y el título era médico del personal aeronáutico. Que también trabajó con los pilotos en lo que se refiera a la fatiga, y participó en distintos simposios y congresos.

Respecto a las conclusiones de su informe, dijo que tienen que ver con lo que hace a sus capacidades físicas en el desempeño de sus tareas, la percepción de sus órganos (visión, oído) para enfrentar la misión que era el vuelo, y le quedó claro que todas las veces que fueron sometidos a examen en el INMAE para el otorgamiento de la licencia, fueron declarados aptos y no existe ninguna observación desde el punto de vista físico.

Dijo que en la ficha de gabinete, que tiene aspectos psicológicos, sí observó referencias a comportamientos no absolutamente normales del comandante, en lo que hace referencia a la personalidad, y no hay anotaciones en relación a ello y fueron declarados aptos. Que pasó a gabinete 31 veces.

Que el copiloto era un legajo común, sin modificaciones o alteraciones, y fue declarado apto en las distintas oportunidades que pasó por el gabinete.

Que los legajos presentaban ausencias o fallas, y en algunos casos no había referencias a entrevistas psicológicas.

En cuanto a la fatiga, de los legajos analizados no se encuentra la fatiga como un elemento declarado en el comandante. Que el día del accidente el comandante había tenido 3 días previos sin volar, había descansado, no había fatiga aguda. Que fatiga acumulativa tampoco es la falta de cansancio en actividad. Que con los elementos que disponía no podía sacar

conclusiones de la fatiga crónica; que otros peritos lo evaluaron y culminaron diciendo que no estaban fatigados.

Que la alarma no es reconocida por el piloto y la acepta cuando dice “está todo bien”, y es evidente que la alarma le daba al piloto un elemento fundamental que no tomó en cuenta.

Que le habían llamado la atención las observaciones psicológicas que se reiteraban y no se había prestado especial atención en el gabinete.

Que descartó efectos electrónicos y mecánicos del avión, y no es absolutamente categórico en lo que desconoce; la fuente del comentario es el informe de la JIAAC.

Que cuando en el Punto 2 de las conclusiones dijo que no hay referencia a entrevistas psicológicas, señaló que aparece una en mayo de 1984, otra en julio de 1986, y hasta marzo de 1994 no hay referencia específica a entrevistas psicológicas del comandante; que hay algunas observaciones otros años y en los últimos no hay referencias; que de todas maneras en todas las circunstancias fue declarado apto.

Indicó que no tuvo oportunidad de ver otros legajos en el INMAE.

Agregó que los lapsos adeudados de vacaciones determinan fatiga crónica. Que un divorcio es una situación estresante (elemento de carga fuera de la fatiga crónica) y no lo tomó en consideración porque no sabía que Weigel era divorciado, y Etcheverry era soltero.

140) María Amalia CEJAS DE SCAGLIA

Licenciada en psicología, especializada en psicología forense, que ratificó los informes originales presentados, y señaló que analizó los informes psicofisiológicos de los pilotos, la transcripción de la grabación de la cabina, y el reglamento de la Fuerza Aérea para las habilitaciones psicofisiológicas (RAG 24 de 1972).

Refirió que con los elementos que tenían no se puede determinar si era una conducta habitual del comandante. Que no puede afirmar que

Poder Judicial de la Nación

alguien estaba con un episodio hipomaniaco en la cabina, que para determinar que alguien esté transitando por eso principalmente tiene que entrevistar a la persona, y sólo con la escucha de la cabina sería una percepción muy apresurada.

En cuanto al funcionamiento del gabinete psicofisiológico, comentó los test que observó que se hacían, y los que no, señalando que eran insuficientes para detectar patologías. Que con otros test y entrevista se podría haber advertido alguna patología excluyente.

Por último, manifestó que puede haber episodios maniacos sin enfermedad mental, y que no puede afirmar ni descartar que haya habido en la cabina un episodio hipomaniaco.

141) Néstor Samuel GOLSTEIN

Médico especialista en psicoanálisis, reconoció el informe pericial que efectuara. Dijo que hizo en 1987 un curso de factores humanos en Aerolíneas Argentinas, que trabajó en esa empresa, en factores humanos, desde 1989 hasta el 2002, entre 12 y 15 años.

Indicó que el trabajo que hizo es psicoanálisis aplicado, sin tener a la persona presente, por eso las deducciones de la pericia no tienen certeza, porque no tiene a la persona delante suyo, pero sí se pudo hacer una presunción diagnóstica.

En cuanto a la personalidad de Weigel, según un diagnóstico presuntivo, es compatible con personalidades límites que tienen una serie de características. Que se apoyó para sus deducciones en tres elementos DCM4 (que es el manual americano), un libro de psiquiatría de Kart y de Otto Kember.

Señaló que personalidad límite no es neurosis, psicosis o perversión sino que es un tipo de trastorno que se da dentro de la personalidad del comandante que era la de ser egosintónica, que estaba en sintonía con su

conflictiva, él no se daba cuenta y los de afuera no podían advertir lo que le pasaba; que eran justamente trastornos de la personalidad.

Que en su informe se refiere al informe de Prelooker, del que le llamó la atención la taxatividad de cómo determinaba una serie de aspectos del comandante Weigel ya que prácticamente nadie puede hacerlo; que es difícil hacerlo frente a un paciente y más aún de una persona con la que no se tiene contacto.

Que Prelooker enumeró las fallas que se encontraron y habla de cierto grado de irrecuperabilidad y de falta de capacidad, y esto es un poco arriesgado de decir.

Que a lo largo del tiempo puede ver si las fallas de Weigel corresponden a un período particular de su vida, a un conflicto familiar; que en el informe final de la JIAAC se habla de su separación.

Que sólo una visión parcial de la vida de Weigel puede concluir en la enumeración taxativa de Prelooker, ya que tuvo 6.500 horas de vuelo sin accidentes ni incidentes, y sólo alguna cosa que superó.

En cuanto al comportamiento de Weigel previo al accidente, dijo que escuchó el CVR y, con el resto de los elementos que tenía, considera que en la cabina hubo episodio hipomaniaco en una personalidad con trastornos límites; que el clima en la cabina no era el apropiado para el despegue; que el clima hipomaniaco fue comandado por Weigel, que llevó el diálogo a situaciones personales, afectivas, etc y no se ocupó de la tarea que requiere la tarea de una aeronave.

Que los elementos del episodio hipomaniaco se ven por la negación y omnipotencia, donde se niega el aspecto de la realidad por cualquier motivo, que esto se ve en el tema de los flaps y cuando suenan las alarmas y él dice en ese momento “no sé por qué están sonando pero está todo bien”, claro ejemplo de negación y omnipotencia. Que genera un clima donde los otros se contagian o se identifican con eso, que es lo que le pasó al copiloto que se identifica con esa actitud hipomaniaca, y lo mismo en el caso de la comisario.

Poder Judicial de la Nación

Que la posibilidad de detectar un trastorno límite de la personalidad no es fácil, aún para un médico cuando tiene un paciente. Que tiene entendido que los recursos aplicados por el INMAE difícilmente pueden haber comunicado un dictamen de ese tipo; que es bastante difícil hacer un diagnóstico a través de los test que instrumentaba el INMAE, sin una entrevista prolongada. Que para el resto de la gente, quizás lo verían como alguien que tiene una personalidad especial.

En cuanto a los factores determinantes de un episodio hipomaniaco, dijo que aparentemente no hay nada en particular, pero la espera de 30 minutos para despegar, es una posibilidad (aunque nada certero), que puede haber situaciones personales, que no tuvo resuelto el tema de la separación, que tanto tiempo después no había formado pareja, que vivía cerca de su familia; que también puede haber algo inconciente, muchas hipótesis, pero ninguna con seguridad.

Respecto a la postura radicalizada, señaló que James Reason tiene un enfoque sistémico y apunta demasiado a lo que faltaba investigar, que era la parte del sistema. Que a partir del accidente de Dryden se pasó a investigar otras cosas, además del error humano.

Dijo que en cada accidente puede haber causas donde pueda preliminar un aspecto sobre otro, y hay que estudiarlo en forma particular y singular.

Del legajo de Weigel, lo que le llamó la atención es que es variado, en muchos test hay observaciones, que generalmente se utiliza el de Bender, y aún cuando tenían comentarios siempre se le dio el apto.

Que si el test se toma correctamente y con tiempo es difícil engañar al profesional. Que hay que diferenciar las entrevistas clínicas y las laborales. Que en estas últimas, como tienen que ver con la continuidad laboral puede que se intente engañar para pasar el examen, decir que se siente bien y que no sea así.

Señaló que el día del accidente, en la cabina estaba fumando, cuando había dicho que había dejado de fumar, y esto forma parte del ocultamiento que se hace para la continuidad laboral.

Que quien lo padece no lo siente, es egosintómico, no es fácil detectar un caso así y mucho más para gente que no es lega para darse cuenta de ciertos síntomas.

Explicó que casi no tiene dudas de que no haber actuado como lo indicaba la alarma es un momento hipomaniaco; que no abortar el vuelo ni permitir que el copiloto no haga nada es negación y omnipotencia, y está dado con el episodio hipomaniaco donde Weigel impulsó ese estado y se identificaron el copiloto y la comisario. Que el factor determinante en el accidente fue humano.

Refirió que tuvo dos o tres charlas con Lipka, a quien le parecía que Weigel le había dicho que tenía que volver al tratamiento porque lo había dejado 2 o 3 meses antes. Que esto es un duelo que se tiene que elaborar, porque hubo muchos años de tratamiento y tiene derecho a pensar que estaba elaborando un duelo de relación de su análisis o analista.

Que los motivos por los cuales una persona concurre a un tratamiento son variados; que quien sufre y tiene angustia va a buscar un tratamiento, pero en trastornos de personalidad las manifestaciones son egosintómicas y es difícil que lo busque. Que puede suponer que por la separación fue a hacer tratamiento, y no cree que haya ido al tratamiento por reconocimiento de un síntoma; que no sabe por qué fue a tratamiento.

Que Weigel dentro de su personalidad pudo haber tenido episodios maniacos que en el momento del despegue aparecieron. Que trastorno de personalidad no es sinónimo de episodio hipomaniaco, el trastorno es de base, y el episodio maniaco se puede producir con esa personalidad de base. Que puede haber distintos episodios, hipomaniaco o de tristeza u otros. Que trastorno hipomaniaco y episodio hipomaniaco son distintos. Que la manía tiene varios síntomas y aparece en distintas situaciones psicopatológicas, en una neurosis o psicosis que puede ser bipolar. Que no

Poder Judicial de la Nación

existe una tabulación de duración del episodio hipomaniaco, pero si es episodio, no es prolongado en el tiempo, dura unas horas o un día.

Que el caso de trastorno límite de personalidad de Weigel, conforme lo propone el DCM4 que lo más aceptado, es de leve a medio, no es un caso grave. Que se ve desvalorización, como cuando dice “soy un payasito” en el CVR.

Que es difícil que se pueda trabajar sobre la personalidad cuando se está tratando de entrenar en lo técnico a un piloto; que los instructores no tienen preparación para ello y no pueden detectar este tipo de trastornos de la personalidad.

Agregó que tiene que haber una base de trastorno de la personalidad para que haya un episodio hipomaniaco, y es raro que le ocurra a una persona normal. Que una vez desencadenado el episodio, puede perdurar durante unos días, ya que una vez que se brotó eso sigue.

En cuanto al criterio para elegir parejas de comandantes en los aviones, dijo que hay algunos que creen que es mejor que sea la misma para que se conozcan, y otros que dicen que es mejor cambiar para que se entrenen con todos, y no había una situación previa o particular para determinar que esta pareja no pudiese estar junta. Que no es tarea de quienes conforman el vuelo si el tipo de personalidad corresponde con otro tipo, salvo que haya peleas; que se hace en función de vacaciones, descanso, etc., y no es una tarea para el gerente de operaciones ni una persona lega.

142) Ivana Marta KITIC

Dijo conocer a Diehl por haber volado como auxiliar con él en Aerolíneas Argentinas.

Ratificó los dos informes periciales que efectuara como psicóloga clínica, supervisada por la licenciada Roldán. Refirió que tiene una larga trayectoria en psicodiagnóstico.

Señaló que para evaluar los parámetros psicológicos de los pilotos del vuelo 3142, utilizó el material que le dio el juzgado, información que le llegó desorganizada, y que consistió en los legajos del INMAE, los legajos de los pilotos de LAPA, la transcripción del CVR y la reglamentación del INMAE.

Indicó que en los legajos no hay entrevistas, sino baterías de test armadas, que no había informes de evaluación psicológica, ni fechas en los exámenes, faltas de toma de test, que no se registra quién firma como responsable, y parecía no haber interrelación entre psicología y psiquiatría y que era poco adecuado el modo de llevar a cabo el examen.

En cuanto a las reglamentaciones, normas y métodos del INMAE, dijo que en el modo de funcionamiento hay cuestiones que pueden ser causales, no termina de definir qué se debe hacer, cómo hacerlo y para qué se hace; que los profesionales que trabajan quedan desamparados en cuanto a obligaciones, responsabilidades y da lugar a cierta impunidad a cómo se evalúa; carece de reglamentaciones y pautas adecuadas para realizar exámenes psicofisiológicos. Citó como ejemplo que dentro del protocolo no hay espacio para los aspectos psicológicos, las evaluaciones psicológicas no tenían entrevistas y no están bien evaluadas. Que se utiliza mucho el test de Bender pero en ningún momento fue bien aplicado, y de ahí pueden surgir trastornos neurológicos; que todas las baterías tienen una manera de aplicarse, no deben ser tomadas aisladamente, y sobre todo tienen que tener una devolución al entrevistado y que no potencie las agilidades evaluatorias, y esto no se cumple. Que así no son suficientes las evaluaciones realizadas en el INMAE.

Que en el caso de Weigel, en 23 años de trayectoria faltan dos legajos de evaluación psicofísica; de los 21, 15 informes de prueba psicológica no fueron tomados, el resto fueron tomados en base a Bender que sí es importante pero no significativo por sí mismo; que fueron tomados con frases incompletas; que en relación al cuestionario desiderativo, éste debe ser administrado en situación cómoda, estable y de buena relación con el entrevistado pues las preguntas apuntan a la desintegración (“si fuera una planta..”), a la desestructuración, y esto da prueba fehaciente de cómo la

Poder Judicial de la Nación

persona se vincula y se desestructura frente a un peligro real o fantaseado; que fue tomada pero se entregaba de manera escrita con 40 preguntas que nunca pudo ver en su totalidad, y es tomado en forma casi siniestra.

Respecto al test de las frases incompletas, dijo que el INMAE cambió algunos términos de la pregunta para incluir terminología del trabajo en sí mismo, pero distorsionan las frases iniciales por las cuales fueron creadas esas técnicas. Que se cambian las frases y está en el peso del evaluador en cuál de esas está la personalidad, por eso tiene validación relativa porque no tiene validez internacional.

Dijo que las entrevistas, pruebas, interpretación del material y elaboración del informe no se han cumplido en el INMAE, y esto es serio si se toma en cuenta la profesión de los examinados.

Que las personas de psiquiatría le comentaron que a los evaluados no se les da siempre el test de Roschardt porque podría acostumbrarse a repetir respuestas, y el test que por excelencia se puede memorizar es el de Bender y es el que siempre toman, o sea que esto es una contradicción.

Que el INMAE es el único instituto en resguardo de la seguridad aeronáutica, y la falta de reglamentación y procedimientos involucra a muchos de los profesionales del lugar, que trabajaban 7 horas y tenían que evaluar a 60 ó 70 personas, lo que les permite más o menos 20 minutos a cada uno para dar un apto o no apto, señalando que no sabe cómo llegan a determinar eso en tan poco tiempo.

Refirió que de los legajos se ve fragmentación de la persona, ya que no se vincula lo físico con lo psicológico.

Que en el caso de Etcheverry, hay pedidos de entrevista de la psicóloga con el psiquiatra, por determinadas referencias a la muerte.

Que el comandante tuvo períodos de depresión, y se hace referencia pero solo en la observación. Que hay algunos esquizoides, lo que

es serio, pero no se hace referencia al por qué, no está registrado el resultado de la entrevista y al año siguiente sigue igual sin mayor registro.

Señaló que en estas instituciones hay mala práctica de los profesionales y no hay resguardo real de la salud.

Respecto de los legajos de Weigel y de Etcheverry, se transformaron algunos datos significativos en insuficientes, y es difícil diagnosticar a esas personas pues los datos son insuficientes, desorganizados, con fallas.

Dijo que en la actividad de los pilotos, es necesaria la estabilidad emocional de la persona. Que por su capacidad técnica, el piloto es preventor de riesgo, y para eso tiene que tener una lucidez importante y tiene que tener sus capacidades en buenas condiciones. Que esto por lo general genera ansiedad y por eso las técnicas tienen que tratar de frenar esa ansiedad.

En cuanto a la grabación de los últimos momentos, dijo que el clima en la cabina es de falta de responsabilidad; que surgen cuestiones de angustia y ansiedad, reclamos mutuos, reproches y esto sin duda no favoreció el compromiso y distorsionó la concentración que deberían tener, y ello reveló un total menosprecio a la seguridad, a sus propias vidas y a las ajenas. Hay un vacío existente de normativas, limitaciones, que le conciernen a aquello que tienen que tener en cuenta, los procesos de trabajo y las condiciones en que lo hacen, y dichas responsabilidades recaen tanto en el INMAE como en LAPA. Que las instituciones están por sobre las personas y por eso los déficits son causales de determinadas situaciones.

Que de las declaraciones a las que tuvo acceso, vio que había un médico de LAPA que tenía cercanía con el INMAE para averiguar por qué no se daban las aprobaciones, y entiende que ambas instituciones podrían ponerse de acuerdo con reglamentaciones claras, ver qué se hace con los intereses y tener un entrecruzamiento más adecuado y responsable pues se pone en riesgo la seguridad y la vida de las personas.

Que las evaluaciones son para determinar neurosis de grado considerable que surgen en las normas internacionales, o una desestabilización

Poder Judicial de la Nación

particular que puede tener unos días o en el tiempo, y el grado estaría dado por la capacidad de función o la disfuncionalidad.

Que en su informe de marzo de 2000 habló de la carta de Piñeyro, ya que le pareció interesante tener en cuenta la opinión de un piloto que había pertenecido a la empresa, pero fue una información más.

Que no puede decir si Weigel o Etcheverry tenían un problema psicológico individual porque la información era fragmentada y no puede hacer una evaluación psicológica, lo que sí puede ver son los métodos inadecuados de llevar los informes y sus falencias.

Citó como ejemplo que en la copia de 9 tarjetas, algunas están rotadas 180 grados y no se sabe si esto es porque fueron mal administradas o si se trata de una patología severa; que para que el test sea confiable tiene que estar con el entrevistado. Que la entrevista psiquiátrica podría reemplazar la del psicólogo pero no hay referencias a las mismas en los legajos. Que se puede recabar información por otros medios en lugar de hablar con el paciente, pero se toma como un comentario solamente. Que ella no se entrevistó con familiares o amigos para no contaminar el material que sí tenía.

Que las técnicas pueden ser aprendidas; hoy en día están en Internet y el único arma del profesional contra esto es la entrevista. Que lo que en el INMAE se toma en 20 minutos, debe llevar entre 1 hora 45 y 2 horas por cada persona.

En cuanto a lo que surge de la página 16 del informe acerca de que los indicios son tan evidentes como para tener que profundizarlos, dijo que las anotaciones hacen referencia a negación, falta de madurez, angustia, agresividad, agresividad reprimida, racionalización, evitación; que esto surge y si no están integrados con la evaluación no son suficientes. Que son indicios que son llamativos y hay que observar el grado patológico que puede tener, si es repetitivo y no es tomado en serio, y para la continuidad del examen tendrían que ver cómo estaba la persona anteriormente.

Respecto al test desiderativo de fs. 31 y 38 del Legajo del INMAE de Weigel, dijo que en algún punto es llamativo pero no significativo, y al ser preimpreso no se puede repreguntar, cuando este tipo de test se toma de persona a persona, repreguntando, por lo que está mal administrado.

Que cuando habla de la responsabilidad de la empresa, lo dice por la falta de vacaciones, las notas de pedidos de vacaciones postergadas, observaciones que le llamaron la atención, como también la poca claridad en los chequeos que figuran en los legajos.

Sobre el estado emocional que menciona en la página 19, dijo que es el de la escucha de la grabación donde se presentan situaciones de amplia excitación a lo que es el estado habitual de una cabina.

Agregó que no era suficiente la entrevista psiquiátrica final que se tomaba a los pilotos para su evaluación de aptitud. Que no puede determinar si la mala evaluación del comandante fue la causa del accidente. Que sería muy apresurado analizar lo que surge de la cabina para significar una patología, si bien es cierto que los últimos minutos de vuelo se ve desequilibrio y un descontrol muy importante, pero no sabe decir si es un estado hipomaniaco o de tensión. Indicó que los trastornos límites de la personalidad podrían disparar un episodio.

Por último, manifestó que las empresas no deberían confiar en los exámenes del INMAE así como están, y es responsabilidad de las mismas verificar cómo se toman los exámenes y si le sirven a su personal.

143) Hernán Zelmar NUÑEZ

Subcomisario de División Siniestros de la Superintendencia de Bomberos de Policía Federal Argentina, que reconoció el informe que se le exhibiera.

Manifestó que la intervención de la División para esta pericia se produce 9 años después del accidente, cuando lo habitual es que se haga dentro de las primeras 24 horas de ocurrido. Que siempre abogan por la preservación en el suceso, y esto es una ventaja para dilucidar las causales.

Poder Judicial de la Nación

Dijo que el informe aludido sale de los cánones normales pues se les pregunta sobre la intervención de los elementos combustibles, y ellos son peritos de incendios estructurales; que sobre aeronaves por lo general lo hace la JIAAC, porque hay ciertos conocimientos técnicos de la aeronave que pueden escapárseles.

Que cuando interviene su División, se genera un parte profesional que hace el cuartel de Aeroparque, que en este caso la autoridad judicial nunca solicitó, y por eso lo incorporaron en esta pericia. Que según lo que dice dicho parte, el día del accidente al lugar del siniestro concurrió personal de la misma antes que Prefectura –aclarando que personalmente no estuvo- y se les ordenó que quedaban a cargo de dicha institución; que incluso le comentaron que no se podían tomar filmaciones.

Señaló que los partes llevan un número y codificado, y que en éste el número está en blanco, no tiene número de correlatividad, y debe ser una omisión. Que lo que interesó del parte, para la pericia, fue el detalle de horarios y dónde dice que se realizó el salvamento y el material que involucraba el fuego; que fue un elemento que se utilizó, no el único.

Ratificó lo que surge del segundo párrafo de fs. 4 de la pericia, en cuanto a que es imposible determinar qué fue lo que inició el fuego, si el JP1 (combustible del avión) o el gas, ya que ambos contribuyeron al siniestro.

Que existe la posibilidad de que el impacto de la casilla pueda haber sido el iniciador, por las partes metálicas y porque quedó venteando el gas, aunque según la JIAAC el avión había perdido el tren de aterrizaje y venía sobre el fuselaje, pero esto no puede precisarlo. Que la parte metálica y el rozamiento con la colisión de la casilla fue importante, y la rotura del ala que hizo que el combustible se pulverice, son factores coadyuvantes.

Indicó que es factible que, en forma inmediata, en aquel momento se pudieran haber determinado los elementos de combustión, como también es posible que en lo inmediato se vieran otras cosas.

Señaló que los limitantes de la pericia fueron el tiempo y no trabajar sobre el propio escenario, aclarando en este punto que se fue al lugar del hecho, se tomaron fotos, y como la casilla de gas se volvió a construir en el mismo lugar y el terraplén aún existe, todo esto coincide. Que se basaron en el relevamiento de planimetría que hizo Gendarmería que estaba dentro de la causa, y no hicieron uno nuevo.

Refirió que el talud sigue estando, escondido con unos árboles pequeños, y que el escenario de aquel momento lo vio por las vistas fotográficas; que la cabina de gas tiene colapsado el cobertor y uno de los laterales, y por el informe de Metrogás, la cabina no tenía proceso de haber sufrido un proceso ígneo, porque el proceso se desarrolló hacia afuera.

Agregó que a través de un video del programa de Mariano Grondona, se puede ver cómo se produce el venteo, que era importante, hay una llamarada azul y no puede decir cuánto mide a través del video, pero era de gran magnitud y la radiación calórica es tremenda, prácticamente uno no se puede acercar. Que también había máquinas viales de cierto porte y estaban dentro del predio de Punta Carrasco.

Dijo que el avión quedó encajonado con la casilla de gas en la parte derecha y con el talud en la nariz del avión. Que para su incidencia en el resultado tomó en cuenta las mediciones del margen de pista a la casilla, lo que le daba 432 metros.

Manifestó que, en conclusión, el escape de gas pudo haber incidido en la aeronave, y en el video se ven dos llamas diferenciadas; llamas anaranjadas de la aeronave y la azulada de gas, con cierta longitud, y parece que va en dirección a la aeronave, a veces sin contacto directo pero con una importante radiación calórica.

Que cuando se trata de incendio, se habla de inicio, propagación y extinción, y en este caso específico la fase inicial no es tan marcada, pero obviamente se dio porque hubo sobrevivientes, y por eso se habla de velocidad en combustión.

Señaló que el parte dice que cuando llegaron los bomberos, afectaba la tarea el fuego de la casilla, y esto era por la radiación calórica. Que

Poder Judicial de la Nación

en el aeropuerto lo importante es el salvamento, lograr una senda de salvamento, y por eso atacan con espuma ambos planos para empezar el salvataje. Que la distancia del cuartel al lugar del siniestro es mínima, está cerca, y salieron de allí en forma inmediata; que intervino Buonaora y tuvo charlas con él.

Indicó que en el parte de Bomberos figura el período de tiempo que se tardó para neutralizar el gas (21 minutos), que no coincide con el del informe de Metrogás. Que Metrogás dice que personal de Bomberos neutralizó el venteo, pero no se pudo constatar quien lo cerró.

También dijo que no se pudo lograr determinar o averiguar quién estaba sentado en cada lugar del avión, y por eso no precisaron las autopsias cómo fallecieron las víctimas, que no se pudo lograr la distribución de los pasajeros y por eso se abandonó esa tarea y el perito Sánchez trabajó con un médico legista; esto no se hizo conjuntamente con ellos y dispersaba la labor.

Añadió que es factible que si hubieran trabajado en el momento, hubieran visto donde se inició el fuego, porque en los videos se ve el fuego ya generalizado.

Que parte del combustible se consume y otro queda en el terreno; que indudablemente no se consume todo el combustible, ya que el terreno tiene una cierta absorción; a más superficie de exposición arde más porque arden los vapores, y por eso se arroja espuma para que neutralice el contacto con el aire, y no se tira agua que propaga el fuego. Que el gas que está saliendo se quema todo hasta que se cerró, y la forma más segura de manejar un escape de gas es que se esté prendiendo el fuego.

Indicó que las fórmulas de energía teóricas no son útiles porque no hay dos incendios iguales, ya que cambian las condiciones de viento, terreno y presión atmosférica.

Que nunca es recomendable apagar el soplete que emana de la casilla a través de los bomberos; lo indicado es cerrar la válvula. Que el

combustible, por el terreno inclinado, se extendió, y parte fue absorbido por la tierra.

Recalcó que e terreno sigue siendo similar a como era antes, está el talud, la casilla y esto se debe a que no hay cultura de prevención y seguridad.

144) Romina Mariel SAINZ

Dijo que desde 2005 vuela como auxiliar de abordó en Austral, y que, previamente, ingresó a LAPA en enero de 1997; mencionó los cursos teóricos y prácticos que hizo para su función hasta el día del accidente; indicó que volaba el B 737-200, B 737-700 y B 757, que siempre fue auxiliar y en el 2000 ascendió a comisario. Que no tuvo situaciones de emergencia.

Refirió que conoció a Weigel, que había volado con él cuando volaba como copiloto. Que a Tantos la conoció pero no eran amigas.

Señaló que en el registro de novedades de cabina anotaban las novedades de cabina, lo firmaba la comisario, y no recuerda si en un principio lo llenaban las auxiliares.

En cuanto al examen, dijo que si no lo aprobaban podían volver a darse, como una segunda oportunidad. Que la primera vez que dio el inicial había una planilla que no hizo, aprobó el examen pero le faltaba esa planilla que tuvo que volver a hacer, y esto le demoró la habilitación unos 15 días más.

Agregó que se respetaba la Cabina estéril.

145) Virginia Mercedes VILLARROEL

Señaló que actualmente trabaja en LAN Argentina. Que entró en LAPA en el año 1995 como auxiliar, era su primer trabajo en el ramo; que su papá es piloto de Aerolíneas Argentinas y por una conocida de LAPA se enteró que allí estaban buscando gente. Mencionó los cursos que hizo, iniciales y recurrentes, de cada avión que voló, habiéndolo hecho en B 737-200, B 700 y B 757 y B 767. Que no le fueron adeudadas vacaciones.

Poder Judicial de la Nación

Dijo que a Etcheverry no lo conoció, y a Weigel y a las tripulantes los conoció solo de relación laboral; que voló con él y no vio nada en particular, era un piloto más.

Indicó que la Cabina estéril se respetaba en los vuelos, que conoce el concepto y era parte de los procedimientos. Que se respetaban las condiciones de seguridad.

Que en las prácticas de evacuación no hizo aperturas de puerta con tobogán enganchado ni tampoco con abolladura de puerta, y considera que está bien entrenada; que pasó por tres empresas y en ninguna se practica eso.

146) Romina Ana DI CARO

Dijo que comenzó volando en LAPA en agosto de 1998; que volaba B 737-200, y también voló B 737-700 y B 757, no recordando mucho de los cursos porque pasaron muchos años.

Agregó que no le adeudaban vacaciones, y se respetaban los límites de tiempo de vuelo. Que no recordaba el concepto de cabina estéril.

147) Paola Inés DE ROSSI MAU

Dijo que actualmente trabaja en LAN argentina, y trabajó en LAPA desde el 5 de julio de 1999, en tráfico, despacho de equipaje, pasajeros. Indicó que al avión se llevaba el manifiesto de tráfico con pasajeros y peso de equipaje, y esto coincidía con lo que se asentaba en la planilla. Que hay un límite de peso de cada pasajero y eso era lo que asentaba en el manifiesto. Que el cierre de vuelo se pasaba al sector de operaciones.

148) Ana María ROVIRA

Manifestó que ahora trabaja en LAN Argentina. Que a LAPA entró en el año 1995 hasta que cerró. Que a los dos años y medio de volar ascendió a jefa de cabina. Que hizo cursos todos los años, incluido el de

evacuación; que eran todos grupos de tripulantes, y no había gente de afuera de la empresa, como sucede en LAN. Que fue instruída sobre la cabina estéril en los cursos, y se cumplimentaba en los vuelos. Que la empresa era segura en cuanto a cursos y normas de seguridad.

Dijo que voló con Weigel, no recordando ninguna particularidad.

Refirió que sabe que cuando llegan aviones nuevos hay una certificación, y se acuerda que en B 737-200 una vez hizo una de esas evacuaciones, que se hacen con el avión completo para ver el tiempo de evacuación.

149) Claudio Ernesto GULO

Médico especialista en medicina del trabajo y aeronáutica, refirió que tiene un juicio con LAPA a partir de la quiebra, y que trabajó en esa empresa desde 1992 hasta ese momento. Manifestó que actualmente trabaja para Tango Jet, que es de Deutsch, como asesor médico.

Indicó que hubo distintos momentos en LAPA, ya que al principio funcionaba con 12 pilotos y 6 azafatas. Señaló que el asesoramiento médico se rige por la Ley de higiene y seguridad respecto a medicina laboral y asistencia de casos puntuales. Que se formó un servicio médico en LAPA, que tenía relación con distintos prestadores médicos; que la misión era observar las situaciones puntuales de casos de armados de legajos médicos, dependía de Recursos Humanos y había contacto con aseguradoras y con la empresa de medicina laboral que hace visitas domiciliarias de ausentismo; se hacían cursos de primeros auxilios para tripulantes de vuelo para entrenar a la gente, y se hacía el armado de los botiquines con personal de enfermería y el circuito de los botiquines. Agregó que en varias oportunidades ocurrió que tuvieron cinco paros cardíacos que los pudieron resolver gracias a los cursos dados.

Dijo que tenía intensa comunicación con los distintos sectores; que si había un problema con un empleado se comunicaba a RRHH y al servicio médico; que la tasa de uso de servicio médico por ausentismo es de entre el 5 y 7%, y es asistido por la ART y la empresa de medicina laboral; y

Poder Judicial de la Nación

en los casos en que se ausentaban 15 días o más se intervenía para ver qué estaba sucediendo y dar recomendaciones para esa situación.

Señaló que también se hacían traslados sanitarios con las normas correspondientes para no afectar la seguridad de vuelo.

Que todas las personas ingresaban con examen pre-ocupacional, y también examen del INMAE que se cumplía anualmente, y esto les determinaba aptitud. Que controlaban la fecha de vencimiento y a veces se traían copia del examen de las tripulaciones de vuelo para guardar en los legajos médicos de LAPA. Dijo que iba al INMAE a retirar los estudios y los agregaba a los legajos médicos de los tripulantes. Que había exámenes de aptitud en los que podían surgir algunas situaciones como por ejemplo glóbulos blancos altos, y entonces se citaba a la persona para recomendarle tratamiento.

Señaló que las copias de los legajos médicos estaba en el legajo médico general, y era de todo el personal: mecánicos, pilotos, etc.

Manifestó que lo que se intentó con el servicio médico fue lograr un espacio de contacto con la gente de la compañía, y para eso también estaban los cursos para dar recomendaciones y que tomaran alguna consulta en caso de una situación intermedia entre psicofísico y psicofísico. Agregó que si se notaba algo anormal desde RRHH u operaciones, se derivaba.

Señaló que antes del accidente trabajaba sólo con las enfermeras y administrativas, y luego hubo un médico más.

Comentó algunos casos interesantes en los que intervino, entre ellos uno de cólera; otra vez en que vio a un comandante lento en el curso y habló con el jefe de línea y se lo bajó de vuelo; otro con una lesión neurológica y esto se presentó para su aptitud; que una vez alguien comentó que un comandante tenía olor a alcohol y se le hizo control de alcoholemia; una oportunidad en que en un simulador de vuelo los instructores vieron lentitud en la persona que rendía, ya que tenía dificultad para ver los números y no aprobó el simulador, resultando que tenía un desprendimiento de retina

por un partido de paddle, se le hizo un examen con el INMAE, y cuando se mejoró se le devolvió la aptitud.

Refirió que con el tiempo, en LAPA se incrementaron tanto las tripulaciones como los aviones, y trabajaba 4 horas y si era necesario más; daba muchos cursos durante casi todo el año y se repartía el tiempo, ya que los cursos se hacían fuera del servicio médico. Que a partir de diciembre de 1995 dio los cursos de factores humanos, y explicó el contenido de los cursos de primeros auxilios.

Respecto de Antolín Solache y de Iglesias, dijo que tiene entendido que lograron la evacuación el día del accidente, pero esa noche fue un caos, ya que hubo víctimas múltiples. Que se entrevistó con ellas luego del accidente porque se hizo un programa de ayuda psicológica, y que no sabe si aplicaron algo de lo aprendido en los cursos a alguna víctima en particular.

Agregó que había chicas que hacían cursos de primeros auxilios fuera de la empresa por vocación propia y se aprovechaba la experiencia de ellas en los cursos que daban en LAPA.

En cuanto a los pilotos, señaló que les cuesta acercarse al servicio médico; que ellos tienen su licencia psicofisiológica y cada vez que se acercan al médico tienen la posibilidad de la baja o ineptitud. Que por eso siempre tuvo la vocación de transmitir consejos de salud para que las personas lo consultaran.

Que los datos de vencimientos los tomaban de la gerencia de operaciones y RRHH; el circuito administrativo no pasaba por el servicio médico sino que pasaba sobre esas dos gerencias.

Sobre su relación con el INMAE, dijo que fue alumno y es docente ahí, y en su trabajo tenía comunicación en los casos de pilotos que tenían problemas para ver los pasos a seguir; pero no podían participar en el comité de definición de aptitud por ejemplo ni participaba como médico allí. Indicó que los resultados del INMAE tiene una confiabilidad cierta porque es el órgano que siempre hizo los exámenes a las tripulaciones de vuelo, y que incluso los servicios médicos de otros países piden la aptitud de la Argentina.

Poder Judicial de la Nación

Refirió que para dar la aptitud, en el INMAE tienen la carpeta completa de los pilotos, así lo estudian, tiene una continuidad importante, y no sabe puntualmente si los médicos lo tenían en la mano para dar la aptitud, pero uno como médico trata de buscar toda la información.

Que los exámenes pre-ocupacionales se empezaron a hacer desde el año 1995 ó 1996, siendo el psicofisiológico más completo que el pre-ocupacional (sin contenido psicológico). Que este examen fue exigido por ley para quien ingresa a la empresa. Que se hicieron algunos exámenes periódicos, y a Weigel no se le hizo porque tenía el psicofísico apto, y para él era un exceso de examen si iba dos veces al año al INMAE.

Agregó que no le fueron informados problemas personales de Weigel o lentitud en los recurrents u otra circunstancia; que no sabe qué información había ni qué tendencia tenía.

Manifestó que en la JIAAC fue citado para reconocer voces; tuvo una reunión y luego otra con los investigadores americanos, al segundo o tercer día después del accidente, y no participó en la elaboración de las conclusiones.

Dijo que no tuvo noticias de que Weigel tuviera problemas con la ingesta de estupefacientes, y si le hubiera llegado una de esas notificaciones hubiera sido gravísima.

Refirió desconocer el tema de deuda de vacaciones, si bien tiene relación con medicina laboral.

Al serle exhibidas las fs. 11406 y 11407, indicó que el seguimiento constante se hace a partir de la comunicación de algo sobre lo cual luego se hace una exploración de lo que se comunica; que debe hacerse en las compañías aéreas para que el piloto vuelva a la actividad de vuelo.

Agregó que cuando hubo más gente en la empresa se incorporaron más enfermeras y era en porcentaje a la tasa de uso del consultorio. Que se implementó un plan de pedir más enfermeras y otro

médico cuando fue necesario, por la magnitud de trabajo, y esto lo charló con RRHH.

Respecto al legajo médico de Weigel, dijo que no tiene signos que llamen la atención, y que Etcheverry tenía menos de un año en la compañía, por lo que no tenía referencia de que podrían tener accidentes.

Dijo que si le llegaba una observación psicológica o psiquiátrica de alguien, en ese caso se vería en el INMAE y se hablaría con la empresa para derivar algún tratamiento. Que si hubiera un alerta del INMAE y al piloto le dieron el apto igual, es extraño, porque si es así se recomendaría que la persona no vuele hasta que se arregle esa situación.

Indicó que se los entrena para situación de catástrofe pero no se puede evaluar a las personas ante esa situación de stress.

Al serle exhibidos informes psicológicos para que vea las observaciones psicológicas y serle preguntado si dichas indicaciones son alertas, señaló que él veía los resultados y su especialidad no es la psicológica, por lo que no está en condiciones de hacer una evaluación psiquiátrica para lo cual se necesita la presencia de un psicólogo o psiquiatra.

Refirió que a la empresa les llegaba el resumen con el apto o no apto, que es la planilla de historia clínica, como la de fs. 30 que se le exhibiera; y el INMAE no les enviaba los test psicológicos y electrocardiogramas. Que el apto del INMAE lo dan médicos especialistas y en la compañía sólo ven si el causante tiene alguna dificultad en los exámenes del INMAE. Indicó que en EEUU no le toman psicológico, y por eso un piloto una vez que no era apto aquí obtuvo la licencia de la Fuerza Aérea de USA.

Dijo que si hubiera llegado alguna información del INMAE de importancia, el piloto no hubiera volado.

Que luego del accidente, en LAPA se agregaron dos médicos, uno para ayudar a las víctimas y otro para los cursos.

Señaló que los problemas de los pilotos los detectaban por sus mismos compañeros, y nunca tuvo una referencia a algún problema de Weigel. Que culturalmente hay un rechazo al control médico por parte de los pilotos, por eso a veces hay ocultamiento de la información.

Poder Judicial de la Nación

Indicó que la ley de higiene y trabajo señala cuántos médicos tiene que haber y sus horas de trabajo, y esto está relacionado el total de operativos, personas en la planta y demás para que el médico esté unas 20 horas semanales. Refirió que él estaba como médico 20 horas semanales, y a veces más, y tenían un promedio de 30 personas mensuales para atender, es decir 2 o 3 por día, y eso no era una carga de trabajo importante.

Dijo que los psicotécnicos los hacían las personas que estaban en RRHH, que no sabe quiénes los hacían, y eran para el legajo de RRHH; que se hacían cuando ingresaban y cuando pasaban de avión o a comandante, desconociendo si le hizo a Weigel. Que Gabriela Nóbrega era selectora de personal en RRHH, y se encargaba de los psicotécnicos, los que se implementaron a partir del año 1996.

En cuanto a Weigel, dijo que lo conoció en el ingreso, cuando era una pequeña compañía, y después lo perdió de vista; que dentro de sus rasgos de personalidad era más bien jocoso, de buen humor, abierto, no tomó punto de referencia de depresión y nada le llamó la atención para decir algo de él; que no era irascible o irritable, ni pateaba puertas.

Acerca de por qué le resultó chocante el CVR del avión siniestrado, manifestó que no eran las cabinas habituales de LAPA, que voló varias veces en cabina cuando se podía y no eran las cabinas habituales, y que estaba conforme en LAPA porque eran pilotos profesionales.

150) Alejandro Eduardo ROTH

Manifestó que es jubilado de Aerolíneas Argentinas, y que tuvo una vez la posibilidad de ingresar a LAPA, pero no entró.

Explicó que fue convocado en carácter de técnico, y que tuvieron que cumplir los parámetros (temperatura, peso, instrumentos, potencia, velocidad) del vuelo de LAPA, que se obtuvieron de alguna investigación de Fuerza Aérea o la JIAAC, ya que en un vuelo real se obtienen del manual de despacho del avión.

Se le exhibieron las planillas e informe de fs. 6951/76, y reconoció su firma.

Señaló que no integra ningún listado de peritos del Poder Judicial de la Nación; que estaba trabajando como instructor de simulador en Miami y le mandaron una citación para notificarse de reproducir los parámetros de LAPA en Miami. Que no tiene certeza de por qué fue convocado, quizá fue por recomendación de APLA, pero no tiene certeza.

Indicó que en su reproducción, que es muy real y por eso se usa en entrenamiento, el avión decoló, pero aclaró que los obstáculos son de simulador. Que al intentar despegar sin flaps suena la alarma de configuración y se escucha, y que trabajó en base a los parámetros que se les proporcionaron, que no los cotejó. Que le sacaron una cierta cantidad de combustible por el tiempo que había tenido el avión de demora. Aclaró que en la potencia de despegue el consumo de combustible es mucho mayor que el que puede estar consumiendo en crucero. Que habría que remitirse a una tabla o referencia, y si se hubiera tomado el parámetro de menor cantidad de combustible que el que tenía el avión, habría estado más liviano y con más posibilidades de volar.

Manifestó que no está certificado en el manual que el avión decole sin flaps; que esto no se enseña y no es habitual que se desempeñen de esa manera.

Sobre el significado de “Rotación más lenta que lo habitual”, indicó que quiere decir que el avión puede sostenerse en vuelo.

Dijo que es diferente cuando la reproducción se hace en simulador sabiendo que se va a salir en flaps 0; y que Weigel hizo una rotación normal, por eso se sorprendió; aclarando que la velocidad de Weigel puede ser la misma que la del simulador.

Que cuando rotó y esta el stick shaker, debería presumir que no estaba el flaps colocado; que se da cuenta de que el avión no rota bien y la alarma de stick shaker puede ser atribuible a los flaps; ahí tendría que rotarlo más lento (sea flaps u otra cosa); bajar un poco los grados para salir del problema de la pérdida. Que si hubiera habido un problema de motor, lo que fue probado, hubiera incidido.

151) Sergio Aníbal DE MARSICO

Refirió que ingresó a LAPA en 1993 como despachante de aeronaves, y en el sector de despacho fue ascendiendo hasta llegar a ser jefe de turno, siendo en 1999 jefe de despacho; que por encima de él estaba el Gerente de operaciones, de quien dependía en forma directa, y trabajó en la empresa hasta abril de 2003.

Indicó que como jefe de despacho administraba el personal a su cargo, haciendo la supervisión, de despacho y de las escalas. Acerca del trabajo de los despachantes, dijo que informan al piloto sobre las condiciones meteorológicas, novedades de aeródromos, a través de la confección de despacho que se hace una hora antes de la operación; que se da briefing a la tripulación, detalles del tipo de avión, cantidad de pasajeros, y esto sólo se da al comandante y al copiloto. Que entre él y el despachante había supervisores. Señaló que el despachante propone (por ejemplo, el combustible), y el capitán decide; que también se informa el aeropuerto de destino alternativo, porque puede cambiarse el plan de vuelo.

Agregó que el comandante es responsable con el despachante en forma solidaria. Que el plan de vuelo es estándar; y el capitán puede pedir el cambio de ruta por condiciones meteorológicas adversas.

Que conocía laboralmente a Weigel, quien era simpático, y operativamente era estándar, no recordando ninguna anormalidad para la consideración de variables; que se presentaba en horario para el briefing, y no tenía una característica distinta al resto de los pilotos.

En cuanto a la información de kilos de cargas para el vuelo, refirió que tráfico informaba pasajeros y equipaje y esto era lo primordial, respetándose el peso máximo previsto.

Que ellos ejecutaban la programación, pero ésta se realizaba en otro sector, y podía sufrir modificaciones diariamente.

Que se podían modificar las tripulaciones programadas (por ejemplo vencidos o por inconvenientes de tránsito), pero los reemplazos no los disponían ellos; que en ese caso se informaba a tripulaciones y desde ahí convocaban a la guardia, pero no tenían autonomía para definir reemplazos.

Respecto a los elementos para hacer el despacho de aeronave, consistía en el plan de vuelo computado de Jeppesen, que es para optimizar los tiempos; meteorología; NOTAMS (informaciones sobre aeródromos –por ej radio ayuda fuera de servicio, etc.-), peso y balance en forma manual. Que meteorología y NOTAMS siempre estuvo a cargo de la Fuerza Aérea.

Que en las escalas hay despachantes (contratados) que trabajan en forma independiente en cuanto a despacho, pero conviven con Ezeiza por control operativo.

Que las condiciones técnicas del avión están en el mostrador con las novedades técnicas del último vuelo, a disposición de la tripulación, y no formaba parte de su trabajo, salvo cuando tenía algo relacionado con el despacho, por ejemplo la carga.

Que una novedad relacionada con la MEL les llegaba desde la oficina técnica y le indicaban las condiciones operativas para tener en cuenta para el despacho; que los despachantes conocían la MEL del avión.

Señaló que luego del informe de la JIAAC, se mejoraron un poco los procedimientos, se confeccionó un manual de despacho, que antes no había, y se trabajaba con el manual del avión, lo que facilitó las tareas y las instrucciones para los despachantes nuevos. Que cree que fue adicional, agregando que cuando no existía, los procedimientos no fueron inseguros.

En cuanto a los despachantes, dijo que se les daba una instrucción anual y se los habilitaba para cada una de las aeronaves.

Que había un responsable de cargas y de rampa, y este último se encargaba de dividir el peso dentro de la aeronave.

Agregó que las tripulaciones que se vencían debían ser cambiadas o se cancelaba el vuelo.

Indicó que el WRZ despegó con el peso dentro de los parámetros.

Poder Judicial de la Nación

Dijo que si un comandante se queja por una aeronave diciendo que está inoperativa, se hace directamente un cambio de avión.

Respecto a Diehl, gerente de operaciones, manifestó que era bueno en sus funciones, daba directivas claras, el despacho se hacía con seguridad, y considera muy buena la dirección de su gerencia.

152) Jaquelina Maribel VISCONTI

Dijo que se desempeñó en LAPA desde 1995 hasta 2003, que hizo cursos iniciales y repetitivos de cada año, y mencionó todos los cursos hechos y las empresas en las que había trabajado.

Señaló estar de acuerdo con la seguridad en LAPA.

Refirió que con Weigel voló pocas veces, y no puede juzgarlo técnicamente.

Que en mayo de 1999 fue promovida a la gerencia de tripulaciones de cabina y allí recibió críticas de que Weigel tenía excesiva confianza y eso se lo transmitió a la jefa (Betina Angel), pero no recibió otro tipo de crítica. Que en general las quejas no tenían que ver con el trabajo y la disciplina que tenía que haber abordo. Que a veces salía de la cabina y el trato era de demasiada confianza, había una delgada línea de temas de trabajo y temas personales y a ella también le sucedió en el galley, que le hiciera comentarios fuera de lugar. No recordó episodios de ese tipo en cabina estéril. Que durante ese período se trata de preservar la seguridad, y cuando se trata con determinadas personas, como con Weigel, todos trataban de ser más cuidadosos que lo normal. Que no estaban seguros de si el exceso de confianza iba acompañado con la falta de cumplimiento de la seguridad de vuelo.

Que el proceso de capacitación y la mejora de los cursos, se instaló antes del accidente, y luego del mismo, se trabajó muchísimo más.

Al ser preguntada acerca del motivo por el cual en su declaración de fs. 10361 vta. no mencionó lo del exceso de confianza de

Weigel, dijo que luego del accidente tuvo stress post traumático (falleció una de las que supervisaba y otra no), hacía muy poco que era supervisora y tenía mucha carga de trabajo. Agregó que nadie le pidió que dijera nada. Explicó que cuando habla de exceso de confianza se refiere a bromas en doble sentido, con connotación sexual, dirigidas a personal femenino y les resultaba molesto.

153) Jorge Antonio DIOSQUEZ

Manifestó estar ahora retirado de Prefectura. Que el día del accidente estaba de guardia en la estación de servicio de Esso, y cuando se dirigía al destacamento móvil a hacer el relevo, y al salir, iba caminando por la vereda y escuchó un estruendo fuerte, miró a la derecha y vio carreteando un avión con el ala izquierda incendiándose. Que cuando lo vio, el avión estaba dentro de la pista, luego él se tiró al piso, algo lo levantó y le pasó, y cuando miró, vio que estaba pasando la cola del avión.

Que cuando se estaba incendiando el ala, el avión estaba dentro de la pista; fue una milésima de segundo, e hizo un retroceso de su vida. Cuando sintió el estruendo se paró y no sentía las piernas y los pies, pensó que se los había arrancado, escuchó una explosión y gritos de gente; fue a la estación de servicio y ahí se cayó porque no sentía las piernas. Que al quedar boca arriba vio humo, fuego, y alguien corrió y le masajearon el pecho, le hicieron torniquetes en las piernas; que la gente que lo ayudó había salido del avión, y era parte de la tripulación del avión. Refirió que el estruendo que sintió era como de un reventón, no de impacto.

154) Alvaro Fernando Antonio MAIZARES

Manifestó que ingresó a LAPA en noviembre de 1996 y trabajó allí hasta que cerró. Que ingresó a trabajar en tripulaciones (programaciones), haciendo un proceso de aprendizaje del sector porque no sabía nada de aviones; que su jefe era Carlos Leyes y dependían de la Gerencia de operaciones. Señaló que la oficina organizaba la programación comercial de vuelos, de acuerdo a la reglamentación 671, y lo hacían veinte o treinta días

Poder Judicial de la Nación

antes del inicio del mes siguiente. Que repartían la actividad entre los tripulantes disponibles para volar, lo que se llama sábana; que con su jefe hacían una planificación tomando los recaudos para que en cada vuelo cumplieran lo normado por la 671, por los descansos correspondientes.

Que ellos recibían anexos desde la gerencia de operaciones con los requerimientos de los pilotos y de esa gerencia, referidos a solicitudes de no volar para hacer cursos o por vacaciones.

Que para conformar la pareja de comandante y copiloto, como él era aprendiz y se necesitaba gente idónea para eso, por medio de un fax que venía de la gerencia de operaciones, de la jefatura de línea o de instrucción, con quienes trabajaban en conjunto, donde le indicaban quién tenía más experiencia que otro y así se decidía. Que ellos llevaban la programación y la gerencia de operaciones daba el visto bueno o hacía cambios o modificaciones, por ejemplo en el caso de que hubiera un error de parte de ellos, por un desacierto en un vuelo.

Que en el fax se habilitaba un copiloto y éste tenía que volar con un comandante experimentado; que generalmente se iniciaban con un instructor y luego de cierto tiempo la gerencia de operaciones le decía que ya podía volar con cualquiera. Que él no tenía idoneidad para decidir quién iba con quién; sí sabía el tema de 671 (de los descansos entre vuelos), pero otra cosa no. Que la pareja ya venía informada, salvo la de los pilotos que tenían experiencia, que ellos la conformaban, pero siempre tenía la aprobación de la gerencia de operaciones. Que los que chequeaban la actividad eran los gerentes de línea o los de instrucción, y esa era la metodología.

Respecto a la programación del vuelo 3142 el día del accidente, dijo que LAPA estaba en pleno crecimiento y la programación se modificaba diariamente.

En cuanto a las vacaciones, había programación anual que se entregaba y en forma mensual les llegaba a quién se le otorgaba las

vacaciones; que no hacían control de deudas de vacaciones, porque esto lo manejaba el gerente de línea, de operaciones o de instrucción.

Refirió que un piloto volaba con un instructor más o menos seis o siete meses para llegar a las horas de vuelo necesarias, y eso lo manejaban los jefes de línea o de operaciones, quienes daban el ok para volar.

Que en la oficina trabajaban ocho personas.

Indicó que en las zonas de montañas, se mandaba a pilotos con experiencia. Que la sábana del 31/8/99 tuvo que estar asentada y aprobada tres días antes del 1/8/99.

Señaló que a Weigel lo programó muchas veces, que tenía conocimiento de que era un comandante experimentado; que no recibió quejas de un piloto para no volar con el nombrado. Que cree que Weigel y Etcheverry ya venían con una programación antes del accidente.

Agregó que en la sábana escribían primero el comandante; luego el copiloto; que el requerimiento que le llegaba decía tal comandante con tal copiloto; este comandante puede ir o no a tal lugar; y ahí venían todas las pautas de como materializar las parejas; igualmente eso lo llevaban a aprobar a la gerencia de operaciones.

155) Carlos Alfredo VELASCO

Fueron leídas todas las pericias y actas de trabajo incorporadas a la causa, y ratificó su intervención en las mismas.

En cuanto a sus antecedentes, manifestó que empezó a volar en la Marina, siendo piloto naval en el año 1955; después entró en una empresa aérea que se formaba (Norsur), donde voló dos años y medio, hasta que la empresa se fundió. Luego lo hizo en otra empresa; en el año 1963, ante el fracaso de las empresas privadas, rindió examen en Aerolíneas Argentinas y entró tercero (entre los 300 que rindieron) y comenzó su carrera allí hasta que se jubiló, luego de 30 años. Que en total, voló 39 años y 8 meses, teniendo 23.000 horas de vuelo aproximadamente.

Dijo que dentro de Aerolíneas Argentinas cumplió funciones de instructor, inspector, segundo jefe de jumbo 747 y jefe de esa línea. Que en el

Poder Judicial de la Nación

año 1987 en EEUU se enteró del trabajo que se estaba haciendo para incorporar FFHH (Factores Humanos) en la calificación de los pilotos y empezó a averiguar, y a pesar de no estar instituido oficialmente, se enteró que había posibilidad de incorporarse y pidió a la empresa si lo podía destacar para enterarse de este tema; fue a Houston y allí se incorporó para hacer el curso de FFHH y CRM. Que junto con el comandante Rubio presentaron lo que se inició con los cursos de FFHH en la empresa para instructores; en 1988 se inició oficialmente este curso y en el año 1989 la OACI sacó el primer decreto recomendando que en 5 años (para 1994) se iba a hacer obligatorio. Que se formó en 1988 un laboratorio de factores humanos en la empresa, con un psicólogo, un sociólogo, un especialista en técnicas de instrucción y 2 o 3 pilotos; se reunió con Néstor Goldstein (de la sociedad de Psicología) y él aceptó trabajar en el tema. Que cuando se jubiló le pidieron que se quedara y estuvo a cargo 2 o 3 años más. Que el título que recibió es el de operador de psicología social. Integró el comité de seguridad de APLA, que es cargo muy político, aproximadamente en 1990.

Señaló que no hizo ninguna pericia de esta naturaleza, pero fue llamado por el accidente de Austral por parte de una de las víctimas.

En cuanto al accidente de LAPA, dijo que lo convocaron en el juzgado, y le entregaron la documentación que iba a ver. Dijo que le llamó la atención cuando escuchó el CVR, la desatención de la alarma, y pensó que había algo más detrás de todo eso, como que el piloto se quiere suicidar porque la alarma -que es muy molesta- le dice “ojo ese avión no va a volar”.

Indicó que el punto de partida fue ver qué pudo haber pasado porque es inexplicable y es lo que piensa al día de hoy. Que el error humano en los accidentes es de más del 80%, ya que la parte técnica se fue profundizando. Que hay errores no detectados o que la industria no ve.

Refirió que para hacer el informe, se distribuyeron las tareas con Prelooker; revisaron todo lo que había allí, y lo primero que encontró fue un desorden calamitoso (legajos mezclados, no foliados, planillas sin fechas y

firmas, algunas que no se sabía si eran de simulador o vuelo, vacaciones que no se sabía si se habían dado), que no lo había visto previamente en otro lado; que era difícil juntar y ver lo que se quería, y estaba acostumbrado a otro tipo de legajos y movimientos. Que primero vio el legajo del comandante y trató de reconstruirlo.

Que una de las tareas fue tratar de organizar eso lo mejor posible; había cosas muy mezcladas y se llevó una impresión bastante fea.

Señaló que el legajo de Weigel le llevó mucho tiempo estudiarlo, porque encontró que se le habían anotado a lo largo de su carrera observaciones que escapaban un poco de lo que corresponde para tener confianza en un piloto, y que se correspondían totalmente con las actuaciones que él tuvo en el decolaje fatal. Entonces se preguntaba cómo fue llevado Weigel a tomar el comando de la aeronave con las anotaciones hechas, por las grandes dudas que presentaba en forma recurrente y peligrosa, por lo que no tendría que haber llegado a comandante.

En cuanto a las observaciones que vio en el legajo de Weigel y que pudiera relacionar con su actividad el día del accidente, manifestó que al poder juntar la documentación de Weigel, vio que comenzó en el ejército y después tuvo 4 períodos de ingreso o conexión con la empresa LAPA. El primero, de cuatro meses, el segundo de un año y pico, el tercero de un año y pico donde renuncia el 30/6/90 y está 3 años y pico sin actividad aeronáutica porque no figura en los legajos nada de eso y por otro lado en la investigación de la JIAAC se dijo que durante ese lapso no hubo actividad de vuelo.

Continuó relatando que la primer noticia que tiene por su legajo es de tres vuelos que hace el 1, 2 y 3 de diciembre de 1993 en SAAB 340, que fueron de iniciación o adiestramiento en los cuales aparece “impreciso”, “mejorar control de cabina”, “coordinación entre los comandantes imprecisos” (estos dos los relacionó con el accidente), demás ítems satisfactorios; en lección 2 “impreciso en circulación entre 1 y 2 motores” (en simulador se practica tal cual, aclarando que circulación indica que decoló, hizo ascenso, circuito y vuelve para hacer aproximación final); “notable mejoría pero debe mejorar control de cabina”, lección 3 todo S y un Excelente en toma de

Poder Judicial de la Nación

decisiones. Señaló que todo esto es lógico para alguien que empieza a volar luego de estar 3 años y medio afuera, y se trata de adiestramiento en vuelo.

Se le exhibieron del legajo la fs. 119 y siguientes, donde dice adiestramiento inicial, puesto copiloto. Dijo que no se acordaba bien cuáles son las otras calificaciones, pero E es excelente. Indicó que no hay antecedentes de curso antes si el examen era para rehabilitación como copiloto.

Respecto al certificado de García de fecha 27/8/87, dijo que no sabe en qué se basa, ni si está en el legajo de Fuerza Aérea, agregando que una habilitación de 1987 no le hubiera servido en 1993.

Señaló que termina con buen desempeño en general, y ahí está con Fortuny para habilitarlo, que dice que debe ser inspeccionado en simulador de vuelo. Indicó que nadie puede ser habilitado si no pasa inspección positiva en simulador, tanto piloto como copiloto. Que no habilitaría a un piloto si no tiene todo el adiestramiento necesario y en eso incluye el simulador (mencionó el Anexo 6 OACI 9.4.4, NESTAR).

Refirió que no recuerda haber visto la fs. 20/21 del legajo de Weigel; que es una renovación, tiene habilitación para SAAB 340 y el 7/11/87 pide licencia para eso, desconociendo si es el duplicado de la Fuerza Aérea. Que aparece todo satisfactorio; que inspeccionado en próximo recurrent en simulador es del 21/1/94, y está aprobado y habilitado con repetición, que debe ser inspeccionado y esto lo dice Fortuny.

Señaló que la fs. 28 del legajo de Fuerza Aérea, es el formulario de inspección de vuelo para copiloto de SAAB 340 (legajo fs. 218 de foliatura de abajo); que se trata de rehabilitación, y está aprobado y habilitado.

Que el 12/4/94 va a simulador (fs. 139/140), y dice “muy lento en todo”, “malestar físico”; el 14/4 no hay comentario; el 15/4 “mejor pero sigue lento” (fs. 143); el 18/4 dice “aprueba con lo mínimo” (fs. 144); esto es antes de ser promovido a comandante.

Indicó que todo esto es todo lo que resultó el día del accidente, que tenía problema de conocimiento de listas y procedimientos.

Dijo que más allá de las normas, si el piloto está haciendo una evaluación y alguien tiene un malestar físico, dice que para porque esto puede ser considerado una incapacitación; que depende de la cosa que lo aqueja.

Que Weigel no se detuvo con la instrucción, pero siguió lento. Que tenían determinados 5 turnos de simulador y para recurrent, lo que es excesivo para un primer simulador. Que no voló nunca el avión SAAB 340 y no lo conoce. Señaló que las empresas tienen que seguir un ordenamiento mínimo para instrucción y por lo general lo establece el fabricante. Dijo que el curso era muy bueno y fue una lástima que no le diesen el quinto turno por como venían las observaciones, agregando que todo está relacionado con el accidente, y en forma directa.

Que “lento e irascible” lo hace acordar a cuando tira el libro de vuelo el día del accidente.

Que personalmente le hubiera preguntado al instructor por qué aprueba con lo mínimo y le hubiera hecho otro chequeo, incluso tomarse un avión e ir a verlo si el instructor estaba en duda en algún simulador. En definitiva, que se le tendría que haber dado otro turno de simulador cuando se sintiera bien, y si el que firma es el superior de instrucción, podría haberlo consultado con otra persona de instrucción.

En cuanto a la fs. 224 del legajo, del 16/5/94, dijo que puede haber sido simulador, y el formulario es de evaluación en vuelo; y se perdió la oportunidad de chequear las observaciones que había hecho el instructor en el turno anterior. Que en coordinación le dice “inadecuada para la habilitación requerida”. Que tiene “mal” en lo que es el manejo de la gente, lo demás lo tiene bien. Que deduce que es en vuelo porque hay maniobras que se hacen en simulador que no se hicieron.

Indicó que el tema de “crew coordination en aproximaciones”, y “bien pero vuela solo”, es lo que pasó en el accidente; aclarando que en el punto 3 dice falta de coordinación en tripulación, que es similar a lo de punto 16.

Poder Judicial de la Nación

En cuanto a la falta de coordinación en la tripulación, señaló que el trabajo en el cockpit incluye al comandante y al primer oficial (los dos habilitados para volar el avión), que los trabajos se efectúan correlacionados, en las listas uno lee y el otro contesta, y en esto es “silencio de iglesia” y es lo máximo que vio en obsesividad; que en el briefing se dan los parámetros para llevar a cabo en el vuelo.

Respecto a la fs. 148/149 (lección 1 del 18/5/94, dos días después de estar en San Antonio), dice que Weigel debe mejorar coordinación de cabina y pedido de listas, y lo firma Chionetti; mencionó todos los imprecisos que tuvo, en crew briefing, control de altitud/velocidad, ILS manual. Que “coordinación de cabina” parece que ya lo tiene en la personalidad y es corregible, es un problema de relación.

Manifestó que en los cursos de CRM aparece lo de volar solo o no coordinar; que hay personas que tratan de corregirse y otras que no, y los temas de personalidad hay que verlos en Programaciones para que no se junte otro con el mismo carácter. Que es un problema de CRM y de programación. Que el programador debe conocer a la gente. Que la pareja (piloto y copiloto) trabaja en una situación de alto riesgo, que la mayoría del tiempo es aburrido pero de pronto puede ser peligroso; que Cockpit coordination: es terriblemente importante a todo nivel.

Que Leyes había trabajado antes en programación de Aerolíneas Argentinas, era un muy buen empleado y hacía las listas, trabajó bien con él pero dependía directamente del programador que era Martínez Echave, que tenía una experiencia muy grande en esto y conocía los problemas de todo y era un piloto.

Continuó analizando el legajo, y dijo que a fs. 150/151 (19/5/94) hay menos maniobras, que se reconoce mejoría e interés por mejorar errores anteriores. Que hay un período de cinco meses y pasan al 11/10/94 (fs. 152/3), donde aparece todo normal excepto en coordinación tripulantes y

criterio aeronáutico que tiene excelente, muy buen desempeño y dedicación, y nivel aceptable para la función, con la firma de Fabián Chionetti.

Que como surge de fs. 147, el resultado final fue aprobado, buen nivel y que debía continuar insistiendo en coordinación de cockpit y pedido de listas. Señaló que si estaba excelente, parecería una contradicción que le pusieran que debía continuar insistiendo, y esto lo puso en su pericia. En cuanto al tiempo entre uno y otro, dijo que es un criterio y lo maneja la jefatura de línea. Aclaró que él lo hubiera llevado a simulador, y le llamó la atención que no se supiera quién es el copiloto que lo acompaña.

Respecto a la fs. 225 del legajo de Fuerza Aérea, dijo que es el formulario de inspección del 13/10/94, donde aparece Chionetti como instructor y asistente. Manifestó que es inconveniente para una habilitación que el piloto asistente sea el instructor, porque se tiene que evaluar con pilotos que pueden llegar a volar, y el instructor puede ser un desgraciado y complicarle la vida o ser un amigo y facilitarle las cosas. Dijo que por lo que venía pasando en inspecciones anteriores, no debería haber hecho eso. Que esto fue al mes de ascenderlo a comandante, sin haber pasado por el simulador. Que hubiera llevado un piloto o piloto instructor porque rendía para comandante. Que técnicamente es inconveniente porque el que va volando y quien asiste es el instructor y se le pueden pasar cosas porque en un vuelo quien asiste tiene que trabajar y eso es distracción porque tiene que trabajar y coordinar.

En cuanto a las observaciones, dijo que son del inspector de Fuerza Aérea, y es un copiloto de lujo porque debe ser el mejor de la línea.

Que no hay norma que diga que no se puede hacer, pero es inconveniente sobre todo en este caso con las menciones que tenía anteriores de control de cockpit y crew coordination, y con el simulador anterior que fue con calificaciones no adecuadas.

Con respecto al legajo de fotocopias de Fuerza Aérea, señaló que a fs. 41/42 (fs. 222 legajo original), firma como instructor García, el 14/10/94; que puede ser el mismo García el que haya actuado como instructor. En cuanto a estos informes refiere que no recuerda haberlos visto antes y se

Poder Judicial de la Nación

confunde y no logra entenderlo. En él, se lo habilita a Weigel como comandante de SAAB 340 el 7/11/94.

Que el 6/5/95, a 8 meses de comandante, vuelve a simulador en calidad de comandante. Sin embargo, destacó que en el verano de 95 hizo un vuelo a baja altura en la playa de Gesell y fue bajado a copiloto y esto no se encontró en el material que tenían a disposición, sino que surgió de los dichos con Lucero en una testimonial.

Indicó que a fs. 157/158, en simulador -lección 1- del 6/5/95 aparece: “reencendido en vuelo Impreciso”, “inseguridad en coordinación de cabina”, también “Impreciso en coordinación entre tripulantes y otros”; en observaciones se nota “coordinación de cabina muy imprecisa”, se recomienda estudiar memory ítems (de cumplimiento inmediato), de power plant y “no presentó documentación operativa necesaria” (cartas de aproximación por instrumentos).

Señaló que esto está totalmente relacionado con lo que ocurrió en el accidente y son las cosas que le llamaron la atención, puesto que ya era comandante y había sido calificado como excelente. Que lo de los memory ítems es algo hasta peligroso, en “power plant” hay necesidad de actuar en forma inmediata y es exigible, si no se ejecuta, el avión se pone en situación muy peligrosa. Que el olvido de documentación le puede ocurrir a cualquiera; la documentación que tienen que llevar es de cada empresa, y no cree que sea un tema serio esta omisión.

Siguió describiendo que el 7/5/95, en la lección 2 (fs. 156/157), tiene varios “I” y dice “no sabe ítems de memoria”; entonces no se puede determinar por qué los sabía el día anterior y ese día no los sabía. Que se los tendría que saber de memoria para responder en forma inmediata cuando no tienen más tiempo, y por eso se practica en todos los simuladores. De las observaciones, no hay seguridad en las acciones inmediatas. Se recomienda realizar memory ítems, se realizó evacuación en donde se vio desconocimiento en el rol que le corresponde (memory ítems), y le llamó la atención que

desconozca el rol pues es él quien ordena para evacuar. Que él no ordena y hay inseguridad y descoordinación en el cockpit. Aclaró que todo lo que se llama memory ítems es que lo tiene que saber de memoria y de inmediato, y estas observaciones no son comunes en las inspecciones, por lo menos de acuerdo a su experiencia.

Refirió que hay una nota que dice “muy afectado por un problema personal que se conoció después del simulador”, y no se sabe quién firma la nota; deduce que está firmado por García porque la firma es similar.

En cuanto a la lección 3 del 8/5/95 (fs. 154), aparece “desconoce procedimientos de alerones y elementos”; “inseguridad en el procedimiento del ail jammed y desconocimiento de memory ítems”; “desconocimiento de fallas de trim, runaway, etc.”, que es un elemento que mueve compensadores que están en los controles para que la palanca de control quede neutral y sin esfuerzos, es eléctrico y pueden fallar en que se vayan, y hay que actuar de una manera para parar la falla. “Coordinación entre tripulantes muy pobre en APP con instrumentos stby”; se realizó botngen failure y both engines flame out y no se ordenaron los memory ítems porque no los sabía (se leyó la lista); falla de ambos generadores, se apagaron los motores y no ordenaron memory ítems porque no los sabía.

Que le llama la atención que un piloto tenga esos errores luego de 8 meses de ser comandante, pero lo que mas le llama la atención es que le den la comandancia sin volver a simulador. Dijo que evidentemente no había solucionado sus problemas y esto es peor porque es comandante (rol que corresponde, memory ítems) y esto es muy grave; que ese piloto al día siguiente no puede volar con este simulador, y no sabe qué medidas se tomaron. Que en el otro simulador dice “problema físico” y ahora dice “problema personal”. Agregó que no sabe si estaba volando como comandante o no por el tema de Gesell, y que con este examen y las observaciones efectuadas, no aprueba ni un copiloto.

Siguió diciendo que le llamó la atención el instructor, en primera forma por lo que escribió, ya que no puso nada en el resultado final del informe, y en este caso lo que hay que hacer es ir a ver Jefe de línea para que

Poder Judicial de la Nación

mire el examen, o al jefe de instrucción. Señaló que en su caso, como jefe de línea, conocía a todos los pilotos, su performance y sus exámenes.

Que no es natural pasar las cosas al gerente de operaciones hasta que no haya que tomar alguna definición que tenga que ver con movilidad de habilitación, baja a copiloto, ya que operaciones está por encima de esas cosas, tienen que controlar otras cosas y no el diario de la instrucción, y esto lo dice por su experiencia en las tres empresas en que estuvo.

Indicó que a fs. 159 está la síntesis sin el resultado final (no llevó documentación operativa necesaria, no sabe memory ítems, descoordinación en cabina, se recomienda estudiar memory ítems).

Expresó que el día del accidente Weigel no cumplió con su rol, no cumplió listas de chequeo, y estaban contaminadas por conversaciones. Que tenía problemas personales, lo que también ocurre el día del accidente, hay inseguridad y desconocimiento.

Volviendo al legajo, dijo que a un piloto le daría mucha vergüenza tener una calificación de este tipo. Que dicha evaluación es para piloto comandante, y falta el dato si estaba volando en ese rol.

Dice que no tendría que haber volado ni de comandante ni de copiloto con ese examen.

Respecto a si se puede sacar el puesto de copiloto a alguien que lo tiene otorgado, dijo que sí se lo puede quitar si no está en condiciones; él no lo deja volar en el próximo vuelo asignado para ver cuál es su problema, qué necesita, si una licencia o un curso nuevo.

Comentó que en Aerolíneas Argentinas una vez tuvo un problema con un piloto al que se le murió un hijo y le dio el tiempo necesario para que se compusiera; que en el primer turno lo vio mal y le dijo que se fuera. En otro caso para ascenso a comandante de B 747, el piloto no rindió, le dijo que tenía un problema y le ofreció vacaciones, cancelar o tener más instrucción. Dijo que estos dos pilotos estaban al final de su carrera con legajos brillantes, y siguieron volando; que en el primero no dejó asentado en

el legajo lo que ocurrió porque no hizo nada y en el segundo sí, pero el informe de ese vuelo no era ni el 10% del lo que es el informe de Weigel.

Indicó que para elaborar su informe, no habló con personas que pudieran estar involucradas, y por eso no habló con García, del que no recordó el cargo que ocupaba. Que no entrevistó a nadie, y sólo consultó declaraciones de la causa (entre ellas las de Ossa, Lucero, Carnero, Feijoo, Chionetti.), no recordando si esto fue aconsejado por Bertucci o por el juez de la causa.

Pensó que el instructor fue hábil para detectarlo y lo que debe haber sufrido para escribir eso, ya que vio infinidad de informes pero ninguno como éste, inclusive en otros legajos de LAPA, en que no encontró observaciones con la misma cantidad y recurrencia. Por otra parte, dijo que no tuvo casos de pilotos divorciados que hubieran bajado su rendimiento por ese motivo.

Que en ese momento Weigel tenía 41 años y alrededor de 4.000 horas de vuelo, lo que hace una experiencia importante, y eso está en los registros y en las solicitudes (mencionó las fs. 30 y 33 del legajo del INMAE).

Que el hecho de que el instructor lo calificó como impreciso en lugar de aplazado o peligroso, mencionó que eso es criterio del instructor.

Sobre el tiempo en que se deben guardar las documentaciones en las empresas aéreas, dijo que es de 42 meses.

En cuanto a los requisitos para ser piloto de B 737, refirió que la empresa los pone, y estos pueden ser experiencia anterior, hacer el curso y aprobarlo, siendo la cantidad de horas variable.

Respecto al tema de la actitud del sistema en la trayectoria de Weigel, dijo que se refirió a la autoridad aeronáutica y a la autoridad de la empresa, y en su evaluación vio cómo ascendieron otros, y el desorden de los legajos.

Acerca del punto 15 (Instrucción de repaso de Simulador Saab 340, Fase 2, del 28/10/95, 29/10/95 y 30/10/95), indicó que se trata de otra ida a simulador en SAAB 340. Indicó que en realidad el programa completo es de 5 lecciones y se cumplen 3; que lo característico es que no se cumplan

Poder Judicial de la Nación

algunas maniobras (falla de distribución eléctrica, etc.). Que en la primera le ponen como observaciones “recuerda solicitar reencendido luego de Eng flame out”, “Trabajar más en crew coord.” y “std. Call out” –fs. 165 y 167-

Mencionó que no sabe si las operaciones que no se hicieron se efectuaron con posterioridad.

Que en la segunda (29/10/95 –fs. 166 y 164-) no se hace falla de tren, y en las observaciones finales, aparece que tuvieron una falla de flaps (referido a las listas y ordenar el vuelo) y también de aproximación ILS (hay que ordenar la evacuación y en algún momento se le puso que no conocía su rol en el caso de evacuación).

Que en la tercera (30/10/95 –fs. 162-), aparece notable mejora en aproximación ILS.

Que el resultado final “N” que aparece en fs. 163 es sintético, observando las recomendaciones hechas (se sugiere trabajar con los procedimientos estándar, que son los que corresponden a las maniobras de vuelo normales y no se refiere a las emergencias). Indicó que a esta altura, Weigel ya tiene un año y 10 meses en la línea, y es comandante.

En cuanto a las observaciones, expresó que hay distintos niveles de comandantes, algunos más cumplidores y otros más distraídos; que normalmente en simulador uno va preparado, y en el caso de Weigel no parece muy exigente la instrucción por las faltas de las fallas; que esto hubiera sido notorio con un seguimiento por el simulador anterior y las fallas que en éste no se hicieron. Que en esa situación se va al simulador a practicar la falla puesto que esas fallas normalmente no se tienen en vuelo. Que la de flaps se hizo porque le ponen de landing check list, y son fallas que hay que hacerlas en simulador. Agregó que la OACI pide que vayan dos veces al año al simulador para mantener las performances.

Dijo que no surge de la planilla de ese simulador si al instructor que intervino le comentaron los antecedentes que tenía Weigel de las lecciones anteriores, porque en ese caso le debieron haber dado un trato diferenciado.

Que el instructor es una persona capacitada y por las observaciones realizadas se nota que saben ver las cosas, y no se le da una instrucción especial al instructor cada vez que va a simulador. Que en este caso particular, el gerente de línea o de operaciones tendría que haber hecho un seguimiento o investigar, y darle instrucciones específicas al instructor, pero no sabe si se hizo. Que el jefe de línea está más empapado de las cosas que suceden en la línea que el gerente de instrucción y operaciones. Que era una política de la empresa que se hicieran 3 lecciones en lugar de 5. En cuanto a los turnos en recurrent de simulador, NESTAR exige dos, que es lo que normalmente se hace, y LAPA excedía en turnos.

Que le llamó la atención la disociación que hay entre lo problemático de Weigel y su calificación que es normal. Problemático por las observaciones que tiene, mencionando que por la experiencia que tiene y por haber sido instructor, al estar en línea normalmente el instructor habla mucho en briefing y debriefing, y cuando ve algo que puede ser transitorio trata de no dejarlo asentado como una observación tan categórica.

Que al instructor le tiene que haber llamado mucho la atención para que escriban ese tipo de observaciones.

Dijo que la responsabilidad del instructor que lo debe habilitar es enorme hacia afuera, por la parte legal, e internamente porque es difícil tener que decirle a una persona grande que si no corrige algo no puede volar y pierde el trabajo. En el caso de Weigel, ponerle esas observaciones es como quemarlo o limitarle su carrera, y piensa o cree que en LAPA le facilitaron la carrera, se lo quiso favorecer, y le da la impresión de que fue un tema de amiguismo. Que él no conoce ningún caso en que se haya hecho un esfuerzo tan grande para hacerle un favor, pero es su apreciación, y no tiene ningún dato concreto de quién fue el responsable.

Señaló que el instructor actuó correctamente porque anotó las observaciones que correspondían; indicando que tendría que haber ido a simulador otra vez y el simulador conflictivo que tuvo.

Que observa el tema del amiguismo a través de toda la carrera de Weigel, analizando los recurrent y las otras actividades aéreas, los vuelos

Poder Judicial de la Nación

con instructores y de adaptación, y unos pocos que hay en ruta, ya que los informes son la radiografía de un piloto.

En cuanto al punto 16 “cuestionario” del 1/7/96 (fs. 176/177), referente al curso teórico de B 737, señaló que se trata de la verificación del curso teórico del avión determinado por la empresa y homologado por la autoridad competente, después de haberlo realizado; que se busca verificar que tenga los conceptos para poder pasar al siguiente paso, y en algunos lados se hace CPT que es una cabina que simula la posición de los elementos del avión. Que es la primera vez que ve este tipo de cuestionarios, que considera pobres, con menos cantidad de preguntas que en el examen de B 737; que está acostumbrado a ver cuestionarios con preguntas y respuestas, y en éste no se sabe que contestó el candidato para que se le recomiende estudiar en forma profunda el flight training manual (que es la Biblia del avión) y repasar los procedimientos de vuelo.

Comentó que en Aerolíneas Argentinas el examen es escrito y responde a los manuales del fabricante. En el de LAPA es examen oral, lo que le llama la atención, y entonces no puede decir de qué hablaron, si es abarcativo o no. Que los exámenes escritos por lo general tienen 71 preguntas; en éste no se sabe si le hicieron 15 preguntas y no se puede opinar porque no están las respuestas.

Que recuerda que en los exámenes de SAAB, se saca notas muy altas, como en éste. Con respecto al estudio por lo general presentaba lagunas, como que no conocía procedimientos (que son particulares de cada avión) o los sistemas. Que las acciones relativas a abortar el despegue y las condiciones que activan la alarma de configuración, situaciones relacionadas con el accidente, fueron temas tratados en la instrucción, y Weigel los conocía al momento del examen (ya que no tuvo observaciones por eso), no creyendo que se los hubiera olvidado.

Dijo que Weigel obtiene su habilitación de piloto de B 737 el 30/8/96, ya que calificó en su evaluación de inspección, y termina siendo

habilitado como comandante por la empresa en diciembre de 1998, dos años después. En cuanto al período medio en que esto suele suceder, una vez habilitado por la Fuerza Aérea, dijo que depende de las rutas que haga. Que a lo mejor a Weigel lo querían en B 737 y no para que fuera comandante, ya que una cosa es la habilitación y otra la del puesto abordó y aparentemente iba a ser comandante por los vuelos de ruta en los que dice adiestramiento para comandante. Que si a la evaluación fue para comandante, el período es excesivo, pero habría que ver las vacantes que tenían.

Al serle exhibida la prueba 25 de Borsani, donde Weigel opta a comandante como primera opción y a copiloto como 2da opción, dijo que esto lo hizo en noviembre de 1996, porque si no alcanzaban las vacantes pasaba de copiloto, lo que le parece lógico. Que a esa fecha ya estaba afectado como copiloto de B 737, y para ser comandante de B 737 le solicitaban haber sido comandante de SAAB o copiloto de B 737, por disposición interna de la empresa.

Señaló que el antecedente desfavorable que tenía Weigel por el vuelo de Villa Gessell, no lo descalificaba para siempre, pero era una infracción.

Respecto a la fs. 179, donde E. García consigna su afectación a copiloto el 31/12 y 1/1/97, dijo que es por la función que cumplía en la empresa. Señaló que de acuerdo a la opción del 8/11/96 evidentemente optó para comandante y le están haciendo introducción a la línea y simultáneamente ven cómo puede andar como comandante. Indicó que normalmente en Aerolíneas Argentinas, el que va de copiloto hace el mismo curso que el que va de comandante, por lo que Weigel no debía hacer un curso después de dicha opción.

Mencionó que la planilla de fs. 180 corresponde a vuelos de Weigel con el comandante Véliz del 2/3/5/7 y 8 de febrero 1997, de adaptación a comandante, y se indica que posee condiciones a medida que vaya adquiriendo más experiencia. En la de fs. 181, del 5/2/97, el instructor Carrizo indicó que mejoró su desempeño, pero –señala el testigo- no se sabe en relación a qué. Que también le indican que recuerde que la seguridad y el

Poder Judicial de la Nación

acierto de sus decisiones dependerá de sus conocimientos de los sistemas y procedimientos. Manifestó Velasco que esto está directamente relacionado con el accidente, porque en el mismo Weigel no fue ordenado con los procedimientos.

En la planilla de fs. 181, se lo calificó con S, y le recomendaron que tenía que ser más ordenado; que esto no alcanza a descalificarlo como comandante en absoluto, porque es una fotografía del vuelo, no es un proceso.

Mencionó que el 30/8/96 Luna le hace la inspección, y le da la habilitación como copiloto de B 737.

En cuanto al informe de Oliveira del 20/3/97 (carpeta anexo 1 folio 77 de la JIAAC), dijo que hay formularios en el expediente de la junta y no en el legajo, donde surge un desempeño general muy satisfactorio, y estos documentos no los leyó para su pericia.

Se refirió a lo que surge de fs. 182 (simulador Lección 1 del 27/3/97), 184 y 187 y siguientes, señalando que el 28/3/97 aparece un chequeo solicitado por el Jefe de línea, lo que es razonable, ya que puede haber alterado el desarrollo previsto para la segunda lección, e insistido con las situaciones en que se producían los inconvenientes (asumir mal una condición) y la recurrencia de ellos. Agregó que no hay constancias de que se hubiera vuelto a ejecutar la lección nro. 2.

Luego de haber analizado los exámenes de SAAB aportados en las indagatorias de Chionetti, obrantes a fs. 13415/13431 y 14402/14409, cuyas copias le fueran aportadas en una jornada anterior del debate, se explayó sobre las mismas.

Manifestó que corresponden a un curso de diez días del 12/11/93, donde se tocan todas las asignaturas de los sistemas y también los cuestionarios que se tomaban aparentemente después de cada jornada; que hay 6 pilotos entre los cuales está Weigel; está el examen donde están tomadas prácticamente todas las situaciones, y tiene buenas calificaciones en el examen

con 90,5% de promedio general, que varía entre 85% y 100%. Aclaró que esta documentación no estaba en el juzgado.

Dijo que el otro cuestionario de SAAB de diciembre de 1994, es una modalidad interesante que también la tenían en Aerolíneas Argentinas; que es a libro abierto porque ayuda a mantenerse en determinados ítems; que no reemplaza al curso anual pero es interesante.

Al ser preguntado acerca de si después de haber analizado esta documentación, modifica los términos de su pericia, señaló que le llama más la atención, porque teniendo tan buenas calificaciones en las preguntas de memory ítems, cómo después en la realidad del trabajo parece que se las olvidó, o la carga de trabajo es tan grande que no puede distribuir el sentido, tal como dicen algunos de los instructores; y ahí en los exámenes parece que conoce todo, pero cuando va a la práctica no conoce las cosas y es lo que escriben los instructores, cuando va a simulador no conoce lo que sabía en la teoría. Manifestó que esto tendría que haber llamado la atención. Que la teoría es importante, pero en el vuelo hay una disposición especial para poder hacerlo.

Manifestó que la diferencia significativa entre este examen teórico de SAAB y el del B 737-200, estriba en que en éste puede ver lo que contestó y en el del B 737 no se puede ver eso ni tampoco las materias que le tomaron en el curso que realizó. Que en el de SAAB hay fechas y firmas, y en el cuestionario de B 737 no hay profundidad.

Indicó que la primer pregunta de fs. 13421 se refiere a alarma de configuración, y todo esto está tomado en forma muy amplia.

Manifestó que en un examen oral no queda registro de lo que contestó el examinado. Que nunca vio en un curso de transición un examen como el de fs. 177, que no está hecho como corresponde. Que inclusive por una cuestión gremial es necesario y conveniente que se tomen por escrito, sobre todo para el que no le fue bien; que en el extranjero siempre los exámenes son por escrito, y su opinión es que tendría que ser escrito. Que no hay nada con respecto al curso teórico para la transición, cuyo examen fue el 15/7/95.

Poder Judicial de la Nación

Al serle exhibido el Anexo 32 de la prueba de Chionetti, dijo que se trata del examen de ingreso para copiloto de B 737 en el mes de agosto de 1995; que en el informe de resultados figura Weigel con 72%, y está firmada la nota por Raúl Novo; que hubo un examen teórico antes; que hay una nota de Novo, que es el instructor, quien aparentemente quiere llevar a simulador a dos personas. Señaló que no es documentación oficial porque no está llevada de la forma en que se lleva la misma, y con ese criterio puede ser un borrador, pero para él es una nota con una firma.

Respecto a la planilla de fs. 182, dijo que advertía que algunas de las maniobras habían aparecido en el accidente: “debe ser más rápido en aplicar reversores”, que la maniobra de abortar un decolaje cuando la alarma de configuración está sonando es inmediata, y la calificación de “lento” se viene repitiendo; “aproximación sin lista correspondiente” es lo que sucedió también el día del accidente, en que no se hizo la lista correspondiente y no se configuró el avión; también se dio ese día el tema de la coordinación de cabina.

En cuanto a la relación con el accidente, manifestó que las mismas características peligrosas para el vuelo que tenía Weigel aparecían en una inspección anterior y que no lo tendrían que haber puesto de copiloto, puesto que en última instancia reemplaza al comandante en caso de incapacitación. Que con esas observaciones en dicho examen no lo tendrían que haber habilitado para volar ni como piloto ni como copiloto, lo tendrían que haber bajado de vuelo. Que también le llamó la atención que luego de calificaciones tan satisfactorias, donde conoce todos los sistemas y procedimientos, aparece algo en el medio que lo hace cambiar en forma tan drástica.

Que después de este examen, de acuerdo a la documentación de su legajo o el material que vio, lo único que aparece es una inspección de ruta anual de mayo de 1997, pero no sabe si voló o no.

Acerca de la inspección de ruta del 23/5/97 (Punto 22 de pericia), dijo que Weigel figura como PNF (piloto que asiste) o PF (porque no está claro); que se trata de un vuelo regular con pasajeros en que vuela como copiloto, y está recibiendo inspección por parte del jefe de línea (Borsani). Que no se trata de instrucción sino de inspección en ruta, y ocurre luego de dos meses de haber tenido un simulador tan bajo. Que lo que le llama la atención es que no haya vuelto a simulador, porque en inspección en ruta no se puede hacer nada de lo que se hace en simulador, sobre todo con las observaciones que se le habían puesto.

Manifestó que entiende que el jefe de línea estaba al tanto de esto, al relacionar el simulador de 28/3 donde dice que se toma de acuerdo al pedido a Jefe de línea y la salida dos meses después con el jefe de línea. Agregó que el primero en detectar las características peligrosas de un piloto o copiloto es el instructor.

Refirió que “excelente comandante”, como dice en la planilla y es idea de quien la firmó, para él significa directamente hacer las cosas como corresponde y sobre todo y fundamentalmente con respecto a la seguridad; que sería el punto óptimo de comandante. Agregó que todos los comandantes tendrían que ser excelentes, ya que no cualquiera puede serlo, porque tienen que tener una capacidad que no tiene cualquiera; que los que tienen características peligrosas se quedan en el camino y no pueden volar.

Respecto al Punto 24 de la prueba de Chionetti, dijo que se trata de una inspección en ruta del 16/2/98, que Weigel aparece volando como copiloto, en PF, que a esta altura la empresa no lo habilitó como comandante, y entiende que a cargo del avión legalmente está Borsani.

Indicó que normalmente el copiloto hace vuelos de despegar, vuelo y aterrizar, siempre vuela de derecha, y cuando pasa a comandante vuela a la izquierda. Que en este caso de inspección en ruta, entiende que Weigel tendría que haberse sentado a la izquierda, pero también puede volar sobre la derecha, no lo puede decir con precisión, porque el de la derecha también puede ser PF. Que el calificativo de PF le puede corresponder al copiloto que esté a cargo del avión.

Poder Judicial de la Nación

Respecto a la inspección en vuelo que aparece a fs. 16445/6, dijo que en ese momento Weigel tenía un año y siete meses desde el curso del 1/7/96 (y había hecho un curso en agosto de 1995 cuando todavía volaba SAAB 340), que es un excesivo tiempo para tener las características y observaciones que presenta .

En cuanto a la inspección de ruta del 9/10/98 (fs. 14492/493), dijo que le llama la atención que, por las observaciones, Weigel todavía tenía un problema con el control de velocidad que es lo básico. Que según esa planilla, Weigel está siendo inspeccionado como piloto que vuela, y está volando con un copiloto en instrucción, en un vuelo regular, y esto es algo que no entiende, que no puede ser y que no permitiría, porque no puede volar un copiloto con otro copiloto; ya que no hay un comandante. Que el inspector se sienta en el asiento de atrás y no está a cargo de los comandos, no puede estarlo, y de ninguna manera puede ser despachado un vuelo con un copiloto a cargo del avión.

Dijo que en el recurrent de simulador del 14 y 15 de marzo de 1998 (punto 25 de la pericia), en la planilla observan que debe tratarse mejor en el espacio (relación que el piloto tiene con su posición geográfica); que se menciona la entrada VOR, por lo que otra vez no había seguido el patrón determinado para el escape, y todo eso es el espacio.

En cuanto a las maniobras que hacen que un piloto sea peligroso, dijo que son las que están relacionadas con el hecho de que no descontrola la aeronave. Que con los antecedentes que tiene Weigel, la edad, y las observaciones que tiene, no entiende cómo le pusieron Standard en lugar de peligroso, manifestando que esto tiene que ver con el tema del amiguismo del que hablara, o quizás que el instructor no sirve.

Indicó que Weigel no fue desaprobado como comandante, y la discrepancia entre las observaciones y la calificación que efectúa el instructor, no hacen a la responsabilidad de habilitarlo, que no es su función, sino sólo la

de informarle al jefe de línea, quien lo hace con el gerente de operaciones, que es el que lo habilita en última instancia.

Dijo que teniendo en cuenta el punto 13.3 del NESTAR, que determina que el instructor es quien certifica por escrito la idoneidad del tripulante, en el caso de Weigel interpretaría que se certificó una idoneidad que no tenía, o incorrectamente.

Refirió que en el recurrent del primer semestre de 1998 está totalmente reflejado lo que sucedió en el accidente (no descontrolar la aeronave, durante todo el rodaje no hay control del copiloto ni la auxiliar, procedimientos del VOR –aproximación-que son los memory ítems, ubicarse mejor en el espacio ya lo dijo, no se demore, no dude en hacer un escape, no dude al tomar una decisión por el motivo que fuera, no exceder los parámetros, que pueden ser de velocidad y altura y potencia).

Indicó que si existen estas observaciones en otros pilotos, no hay peligro de vuelo si fueron algo aislado, pero si es un proceso sí.

Que luego del recurrent desaprobado, desconoce si recibió más instrucción y sus calificaciones, pero por el material que tuvo a la vista, hubo vuelos de ruta, y considera que no se puede colocar al piloto en las situaciones en que mostraba una descalificación. Que la inspección en ruta es un tipo de instrucción pero no la única, se puede utilizar para instruir pero realmente es para observar cómo está. Agregó que es correctísimo que en las inspecciones haya estado el jefe de línea .

Dijo que él analizó la discrepancia entre observaciones y calificaciones desde 1993, y supone que si el instructor hubiera verificado los antecedentes no lo tendría que haber aprobado. En el caso de no haberlos verificado, hubiera pedido que lo mandaran nuevamente al simulador y con otro instructor por si era una equivocación del anterior. Que habría que preguntarle al instructor por qué lo calificó como estándar.

Señaló que en el segundo recurrent de simulador de 1998 (6 y 7 de diciembre), no apareció nada de lo peligroso que mencionó de los exámenes anteriores. Que la conclusión que aparece es que en ocasiones no tiene estabilidad en la parte técnica., que vuelve a tener altibajos. Dijo que el

Poder Judicial de la Nación

comandante Weigel es una incógnita, que sale con las mejores calificaciones y al poco tiempo del examen no conoce los memory ítems; lo mismo pasa con los procedimientos, y no mienten los instructores en que habría que tener un cuidado muy especial por los altibajos, porque es una persona con alta responsabilidad y lo que se necesita es estabilidad.

Agregó que la JIAAC recomienda ascender a gente con muy buenas calificaciones, y Weigel no las tenía, ya que las observaciones patentizan un perfil de un piloto terriblemente conflictivo.

Posteriormente efectuó su análisis del Legajo de Etcheverry.

Mencionó que respecto a las lecciones 5 y 6 que aparecen a fs. 166, dijo que ambas tienen fecha 24/12/98, y que no es normal que se tomen dos el mismo día, que no lo vio nunca, por la cantidad de horas que ocupan. Que pasa lo mismo en las lecciones 8 y 9.

Que le observan a Etcheverry “no haga las listas de memoria si no las sabe”, aclarando que las de memoria son las memory ítems, y las otras no se pueden hacer de memoria porque es un trabajo a veces hasta ridículamente obsesivo. Que le llama la atención lo que escribió, tan categórico, porque aunque las sepa no las tiene que hacer de memoria, hay que leerlas.

En cuanto a la lección n° 3 de fs. 171, dijo que se habla del aborte de despegue y las causas por las cuales se produce. Señaló que hay algún interrogante en el CVR del avión siniestrado respecto a “qué es eso”, como una confusión frente al sonido, cuando la alarma de configuración es una sola cosa, referente a que el avión no va a volar.

Refirió que Etcheverry ingresó como copiloto en LAPA en diciembre de 1998, que es una afirmación un poco amplia porque no encontró bien el momento, pero en esa fecha hizo el simulador. Tuvo la entrevista el 27/10/98, y la fecha de incorporación es el 16/1/99. Que sabe que voló una vez con Biró (instructor), y esto lo presentó De Jean en reuniones con peritos.

Que según surge a fs. 166, se cumplieron tres horas de instrucción en el avión en tres días y hubo superposición con la habilitación; que normalmente es un turno de dos horas un día, y luego una hora de habilitación.

Que un copiloto nuevo tiene adaptación a la línea, y vuelos con instructores, y en el caso de Etcheverry, si los hubiera tenido, pudiera haber tenido un seguimiento adecuado, pero eso no estaba en los legajos. Que en un libro de vuelo, no se anota con quien voló, pero si es un vuelo de instrucción sí. Que él vio varios casos en que la empresa empleó a un piloto sin haberlo ingresado a la compañía, y es extraño que pueda haber volado días anteriores con Biró si entró el 16/1/99.

Que se dan cursos de 9 turnos y no pueden darse el mismo día; se le ocurre que la decisión de acumularlos la tomará la jefatura de línea u operaciones, pero no cree que el instructor.

Que los ítems de crew coordination están tildados a fs. 126 y 170, por lo que considera que Etcheverry fue instruido Etcheverry con relación a eso adecuadamente.

Dijo que se refirió al comportamiento complaciente y poco asertivo del copiloto Etcheverry en la situación del accidente, ya que ante una alarma que indicaba una acción inmediata fue complaciente con la decisión del comandante. Que el tema de la asertividad nació con los primeros accidentes, donde se veía que el copiloto quedaba prendido a la decisión del comandante y por eso después se trata de lograr la coordinación. Ser asertivo es poder transmitir en forma positiva lo que uno piensa sobre las decisiones y en algún momento determinado ante una incapacidad manifiesta actuar, y esto ha ocurrido en algunos vuelos. Que normalmente se instruye a los copilotos para una probable incapacidad del comandante. Que si éste se desvía de los procedimientos o se aparta, hay que avisarle (porque no es divino), y si no reacciona, se puede considerar que está con alguna incapacidad.

Que de acuerdo a la cinta, es inexplicable, parece que ambos no sabían qué era la alarma, que no la conocían, por eso es algo tan anormal la reacción de ambos.

Poder Judicial de la Nación

Señaló que Etcheverry no cumplió con los 9 turnos de entrenamiento, sino sólo cumplió 7; que demostraba capacidad para los vuelos de línea.

Que el 22/7/99 tiene un vuelo con instructor que fue aportado por los peritos de parte en la reunión de peritos, y él no vio otros vuelos de instrucción.

Que la complacencia se advierte en la conversación tan anormal durante el carreteo del avión, que indica que Etcheverry se había sumado al comportamiento del comandante (“no se qué pasa pero está todo bien” y “no, no, no”).

Indicó que si él hubiera estado de copiloto en ese momento, hubiera abortado el despegue porque la alarma quiere decir que el avión no va a volar, ante la configuración insegura. Que si contradice al comandante, queda registrado en el CVR y es la acción para lo cual uno está entrenado.

Que Etcheverry tuvo un curso de CRM de 2 días, y la autoridad exigía 35 horas. Que dicho curso es esencial porque hace que el candidato tenga conocimiento de esas cosas (factores humanos) y trate de mejorarlo, pero el comportamiento humano no es una máquina.

Respecto a si con el “no no no”, puede que Weigel haya impedido al copiloto abortar el despegue, dijo que se puede fantasear o imaginar eso, no puede descartarse, pero hubiera sido una decisión suicida.

Manifestó que el instructor que tuvo Etcheverry en SW (donde había estado antes), a quien conoce, le comentó que éste tenía poca experiencia pero tenía capacidad para volar adecuadamente. Que cuando entró en LAPA tenía como 1.200 horas de vuelo.

Concluyó en que Weigel nunca tendría que haber sido comandante con las observaciones peligrosas que tenía, y al haber sido comandante tendría que haber sido muy cuidadoso al elegir los copilotos. Que desde diciembre de 1993 a marzo de 1998, tuvo en forma recurrente observaciones que están todas encaminadas hacia el mismo perfil; cuando es

ascendido a comandante de SAAB con buenos vuelos, a los 6 meses vuelve a hacer un recurrent de simulador malo con observaciones, luego otro simulador con observaciones y pasa al B 737 en julio de 1996, donde no se pueden ver las calificaciones del simulador porque no estaban en el legajo. Que lo habilitan como piloto de B 737, a los 8 meses va a simulador con comportamiento desastroso; en diciembre de 1998 tiene un buen simulador y lo ascienden a comandante, y 8 meses después, en el vuelo 3142, hace algo desastroso. Que es la tercera vez que vuelve a comportarse de esa forma y todo condice con las observaciones que se le hicieron anteriormente. Que hay una cadencia temporal y la última se manifestó en el vuelo del accidente. Que no sabe si este accidente en particular era previsible, pero sí era una posibilidad que fuera a tener problemas, por sus antecedentes.

Que por el perfil profesional de Weigel y la poca experiencia e instrucción comprimida del copiloto, la pareja era incompatible.

En cuanto a la programación de tripulaciones en LAPA, señaló que hay una oficina que prepara lo que se llama la sábana, que es la programación; que la oficina tiene empleados que normalmente no conocen las necesidades de las líneas ni las incompatibilidades, por lo cual lo que se debe hacer es consultar con la gerencia de línea.

Refirió que en su estudio, observó que Weigel y Etcheverry habían volado juntos unas cuatro veces o más, y no tuvieron inconvenientes.

Respecto a la experiencia que tiene que tener un copiloto para saber sobre la cabina estéril y cumplirla, dijo que eso se va aprendiendo con la instrucción y depende mucho de la personalidad del individuo, si son extrovertidos o introvertidos; que todo es una serie de factores, y no depende de la experiencia en vuelo.

Indicó que según las normativas, se establecían 35 horas de instrucción (inicial de factores humanos y CRM), y luego recurrentes de 12 horas, pero que no lo puede precisar.

Al ser preguntado acerca de si objetivamente se podía conformar una programación de vuelo desde el punto de vista del tiempo de antigüedad

Poder Judicial de la Nación

que tenían en sus roles de comandante y copiloto Weigel y Etcheverry, sin antecedentes, estimó que sí.

Refirió que no vio en ningún legajo que los nombrados hubieran efectuado el CRM LOS, señalando que toda obligación de hacerlo se había postergado hasta diciembre de 1999, incluso el CRM inicial, que sí habían hecho.

Posteriormente efectuó una síntesis general de su informe.

Como punto I, dijo que lo sucedido es un síntoma de la situación organizacional de la industria argentina. Que acerca de las inspecciones de la autoridad competente, en la reglamentación se precisa cómo debe intervenir y efectuar el control de los legajos, señalando que en los legajos secuestrados se ve bastante ausencia de elementos, planillas sin fecha, no foliadas (lo que le hace dudar de su credibilidad), planillas equivocadas. Que las inspecciones están en manos de militares en actividad, y la JIAAC está a cargo del mismo organismo que tiene que fiscalizar.

Refirió que por su experiencia puede decir que los inspectores no consultan el legajo de los pilotos que van a inspeccionar, y en sus declaraciones, no hay coincidencias entre ellos y no dan respuestas que puedan dar luz a eso. Que no está bien legislado.

Manifestó que en el ROATAC 8.4.3.4, se estipula que el operador llevará un registro suficiente para la capacitación del piloto, rubricado y foliado, pero en realidad el control real de la situación del candidato a inspeccionar se lleva a cabo deficientemente.

Señaló que el inspector, en sus vuelos, quizás pedía el libro de vuelo y miraba todo porque nunca había volado ese avión. Que nunca vio una inspección hecha como tendría que hacerse; y en el año 2000, con la auditoría de la OACI encontró todas las fallas que mencionó y esto es público.

Indicó que esta es una de las condiciones latentes del accidente.

En cuanto a la multiplicidad de condiciones latentes en todo el sistema aeronáutico local, dijo que ahora algunas persisten, como el sistema de

radarización, las comunicaciones de las torres, el lenguaje que se aleja de lo profesional.

Por otro lado, manifestó que por las declaraciones, vio que LAPA volaba a EEUU y para esto tuvo que haber sido auditado por las FAR con resultado positivo.

Agregó que la Fuerza Aérea no cumplió con sus funciones sobre toda la parte referida a los legajos.

Manifestó que no siempre las inspecciones las llevaba a cabo un inspector, y en ese caso había una dispensa por la cual la misma empresa lo inspeccionaba, y para la habilitación sí iba un inspector.

Indicó que en el NESTAR (norma argentina) está previsto que un comandante debe efectuar dos recurrent en el año, y un copiloto, una vez al año; en cambio la OACI establece dos recurrent al año para todos, no discriminando a copiloto y piloto; señalando que se tiene que cumplir la norma argentina.

Respecto a la dispensa, dijo que se hace con respecto a lo de OACI, citando como ejemplo que la empresa Austral -para el año 1990- mandaba a todos los pilotos una vez por año a simulador, lo que le parece una barbaridad porque en Aerolíneas Argentinas los mandan a todos dos veces al año. Agregó que United tuvo esa dispensa, pero luego consideró que no era conveniente.

Manifestó que tiene entendido que Argentina tiene que informar cuando se aparta de la reglamentación de OACI respecto a los recurrent, no recordando si ésta es mandataria o recomendatoria.

Indicó que en el legajo de Weigel no figuraba que la autoridad norteamericana le hubiera dado licencia habilitante.

Como punto II, expresó que el día del hecho, todo estaba bien en cuanto a la meteorología y a la máquina.

En cuanto a la prolongación de la pista y la casilla de gas, lo único que hizo fue decirle al juez de hacer un relevamiento para el futuro y cree que todo estaba dentro de lo correcto, y que se determinó que la casilla de gas no fue la causa del fuego; que por una suposición ya que el gas es

Poder Judicial de la Nación

inflamable, habló en su informe en cuanto a que agravó las consecuencias; que se dijo que hubo una pérdida de gas y luego se desestimó; y que su peritaje lo realizó antes que Gendarmería hiciera la investigación del gas.

Señaló que los dichos de un testigo que habría dicho que el fuego de la cañería de gas provocó una difusión mucho mayor de la que se hubiera ocasionado sin la casilla, fueron la causa por la que él le dijo al juez que hiciera un peritaje con relación a ello, trasladándole su inquietud, estimando que el juez debe haber tomado en cuenta esa declaración por la cantidad de víctimas.

Indicó que como piloto, no le parece que esté bien instalada la casilla de gas frente a aeroparque, pero no conoce la reglamentación, y que no recordaba la normativa de la OACI en cuanto a la existencia de obstáculos fuera del aeropuerto y cómo tienen que ser los cercos perimetrales del mismo.

Sobre el punto III, mencionó que la seguridad de vuelo se controla con un seguimiento adecuado. Refirió que encontró desorden de la documentación de los legajos en el juzgado. Que a dichos legajos, que deben estar en la oficina de la línea o de operaciones conforme ROATAC 1, cap. 9 y recomendación de la JIAAC, recurren los inspectores de líneas aéreas para ver el perfil de un piloto.

Respecto al Acta de trabajo 3, punto 3, que señala que hubo adecuado seguimiento de la instrucción de Weigel, está referido a lo que presentaron los peritos de los 60 vuelos que realizara con instructor en 1998.

En cuanto a la ampliación del informe pericial (página 13) en relación a la caseta de gas, dijo que en ese momento no sabía si estaba en infracción o no la caseta de gas, pero todos decían que la misma se había encendido; señalando que el golpear con un talud agrava cualquier accidente, y si la casilla de gas produjo un incendio extra, también.

Acerca de los procedimientos dudosos que se mencionan en el Punto IV, mencionó que en los legajos vio que había diferencias en

cuanto a la incorporación de personal; que a algunos candidatos se les tomaron exámenes muy rigurosos y a otros no, incluso a algunos con curso a distancia. Citó ejemplos como los de Juan Ossa, Bredeston, Baigorri, Carnero, Borghello, Allois, que surgen de la pericia. También casos –como los de Weigel y Etcheverry- en los que no está toda la documentación en los legajos.

Agregó que la política gerencial o empresarial dificulta el seguimiento de los legajos, ya que no hay una cultura de dar importancia a tener un legajo en condiciones, y que así como se presentaron cosas ahora, quizá ocurra con el resto de los pilotos el que ahora aparezcan cosas. Que cuando lo convocaron, había gran cantidad de legajos en el juzgado, y otros en la DUIA, adonde se tuvo que trasladar. Aclaró que el tiempo reglamentario para guardar los legajos es de 42 meses. Indicó que el peritaje lo hizo en el año 2000, y en el caso de Ossa faltaba documentación del año 1994. Sin embargo, cuando él se jubiló le entregaron su legajo completo, desde su examen de ingreso a la empresa. Que cuando entró Ossa, el gerente de operaciones era De Víctor y de instrucción, García. Que en realidad, lo de los 42 meses no sabe a qué documentación se refiere, porque si se tirara todo no se podría hacer un seguimiento adecuado de una persona.

En el caso de Carnero, que antes de LAPA estaba en Fuerza Aérea, no está mencionado en su legajo si tenía actividad de vuelo, que puede ser que volara B 707, que mencionó misiones militares, y puede ser que haya transportado pasajeros, familiares, etc.

Manifestó que el desorden de los legajos en la empresa lo infiere por lo que le entregó el juez, y que Alejandro Coronel era quien tenía a su cargo los legajos en LAPA. Que el legajo de habilitaciones aeronáuticas es distinto del que lleva a la empresa; que los recurrent y simuladores no van a la DHA, quedan en la empresa.

Refirió que la estructura del área de instrucción está dentro de los manuales de vuelo, de los que hay tres: de 1995, 1997 y 1999. Que lo que se usa para la instrucción es el manual de la fábrica y es el que adopta la empresa.

Poder Judicial de la Nación

Al ser preguntado acerca de por qué no consideró oportuno recurrir a la autoridad aeronáutica que fue la que le dio el certificado de explotador aéreo a la empresa para ver el manual de instrucción de LAPA, ya que no estaba secuestrado, dijo que no lo consideró necesario en esa oportunidad.

Señaló que si la pericia hubiera sido en Aerolíneas Argentinas, hubiera sido distinto, ya que en los legajos confeccionados en la misma se puede seguir el perfil del piloto desde que ingresa hasta el último día. Que por lo que vio de los secuestrados de LAPA, eran desastrosos, y por eso dudosos, ya que uno duda cuando no tiene toda la información y éstos no la contenían.

En cuanto al desorden del legajo de Weigel, dijo que eso no le obstaculizó emitir sus conclusiones acerca de que no estaba en condiciones de ser comandante, ya que desde diciembre de 1993 a marzo de 1998 fueron apareciendo permanentemente observaciones que para el vuelo pueden llegar a ser peligrosas, y estas le parecieron suficientes para llegar a su opinión.

Dijo que no había otro legajo similar al de Weigel, salvo el de Marchetti, aunque no tenía tantas recurrencias de observaciones, y, en el caso de éste, no fue ascendido.

Refiriéndose al punto V, manifestó que luego de la reunión de peritos supo que había alguien encargado de PREVAC en LAPA, pero no le fue informada su estructura y organización.

En cuanto al MOV, dijo que no le fue suministrado por el tribunal; él de alguna forma lo consiguió y lo leyó, y no se acuerda si de ahí surgía lo del PREVAC, señalando que para su pericia, no tuvo el manual de operaciones de vuelo de LAPA, sino el flight Crew training manual, y el Aircraft operation manual, que son los manuales del fabricante del avión. Manifestó que hace tres años tuvo que periciar acerca de cuál de los manuales tenían más condiciones para abortar, si los del fabricante o de la empresa, pero estos manuales no los tuvo en el primer peritaje.

Respecto a la frase Afalta una organización con personal profesional especializado..@ dijo que este párrafo se circunscribe a PREVAC y no a otra gerencia.

Sobre el punto VI, señaló que se le plantearon dudas con los elementos que iban apareciendo en determinados rasgos de la cultura de la organización; que se presentaban algunos hechos que podían parecer presión industrial; así como se acepta la deuda de vacaciones violando la circular y el convenio colectivo de trabajo (mencionó las notas de APLA de las páginas 23 y 24 donde informa a la empresa de la enorme deuda de vacaciones y que estaba en infracción. Dijo que esta enorme deuda coloca a cada piloto en infracción cada vez que va a hacer un vuelo, por parte de la persona que programa y las autoridades de la empresa.

Manifestó que el Dr. Gulo en su testimonial dijo que esto podría generar fatiga crónica y afectar la seguridad de vuelo; entonces considera que las tripulaciones estaban volando con fatiga crónica y la empresa estaba aceptando eso. Que en sus declaraciones testimoniales todos aceptan que tienen vacaciones adeudadas pero dicen que no vuelan en infracción. Que la empresa no previó su expansión con respecto a los pilotos.

Dijo que también vio una solicitud de sanción al comandante Díaz Jurado por parar un avión por tener rajado el parabrisas y querer postergar el vuelo porque él consideraba que volar así podía traer problemas de seguridad; que el avión pernoctó y los pasajeros pasaron a otro avión; que el problema para las autoridades era los gastos de la empresa sin tener en cuenta la seguridad.

Manifestó que el piloto Magide en una declaración dijo que en vuelo de adiestramiento en Ezeiza hubo una falla en el sistema de flaps quedando la luz encendida, y ante la duda, el un inspector de Fuerza Aérea que estaba sentado, le respondió “esto es LAPA”, como dando a entender qué pasaba.

Que había una recomendación de pilotos de B 737 para que las anotaciones en RTV se hicieran con precisión, pero dando entender que no

Poder Judicial de la Nación

se anotaran los ítems diferidos. Que la JIACC al dar sus recomendaciones (punto 4.1.11) algo debe haber visto pues dicen algo al respecto.

Que también la falta de realización de cursos de emergencia que coloca a los pilotos en infracción, es otro punto para pensar en la presión industrial.

Agregó que el comandante Miranda al declarar informó sobre vuelos de algo más de un mes con deflecciones no comandadas por fallas en el yaw dumper, indicando que es peligroso volar un avión en esas condiciones, y sin embargo ese avión voló algo más de un mes así, y es gravísima la falla porque por esa causa hubo accidentes. Que le llamó la atención que no se le prestara importancia por tan largo tiempo.

Que también se incorporaron a la causa problemas recurrentes de mantenimiento, y todo esto le hizo pensar en una cultura determinada como para que el piloto pudiera aceptar determinadas situaciones sabiendo que las mismas no se deben aceptar puesto que es un servicio público y lo que debe primar es la seguridad.

Manifestó que las cuestiones que enumera no las volcó en el peritaje. Pero justificó este punto cuando vio cómo se estaba trabajando, y al ver que Weigel pudo pasar su período de observaciones tan complicadas y Etcheverry ser habilitado con un curso comprimido.

Que toda presión industrial o empresarial contamina las decisiones y esto está aceptado mundialmente.

Que en la causa aparecen distintas situaciones, como un vuelo sin traba de toboganes, o con sobret temperatura de motor sin regreso inmediato, y esto estaba en una presentación que hizo Piñeyro, de donde él sacó los temas de mantenimiento.

Que aparentemente justificó el punto luego de que lo escribió en su pericia.

Sostuvo que se llegó a la situación de deuda de vacaciones advertida tardíamente por APLA por no haberse previsto. que iba a ver una expansión de la empresa.

En cuanto a la frase Alavado de cerebro@ (punto 11), dijo que es una expresión coloquial como de que tengo que hacer esto a pesar que no es lo correcto, ya que en las testimoniales hablan de que se les deben vacaciones.

Mencionó que el libro de vuelo no es un elemento fehaciente para saber la actividad de vuelo puesto es algo personal y hay vuelos que no se asientan. Que era fácil de ver la deuda vacacional en los legajos y en las declaraciones y esto fue aceptado por el Dr. Durrieu y lo lo menciona Prelooker.

Agregó que el piloto tiene conciencia del problema (deuda vacacional) y de lo que le puede pasar pero por un acto de negación trata de no verlo por la presión empresarial; pero si tienen que ir al gremio para que interceda por sus vacaciones, es porque la empresa no se las da.

En cuanto a las declaraciones testimoniales prestadas por los pilotos al referirse a que tenían deuda de vacaciones pero que cumplían con el Dto. 671 y no estaban en infracción, dijo que no consideraba por ello que mintieron sino que no se daban cuenta de que esto era una contradicción.

Sobre el punto VII, refirió que los peritos en el acta de trabajo mencionaron que la empresa estaba regularizando la situación de la deuda vacacional.

Con respecto al punto VIII, señaló que está emparentado con el Nro. VI, y se refiere a los ascensos a comandante con poca experiencia o incorporaciones con poca experiencia (citó los casos de Carnero, Bredeston, Ossa, Baigorri), manifestando que tal facilitación de entrega de un avión es algo temerario.

Que a veces las normas indican las condiciones mínimas, pero el trabajo en esta área de alto riesgo debe buscar la excelencia y es conveniente reflexionar, sobre todo en algunas situaciones. Que si Etcheverry hubiera hecho simulador cada seis meses en lugar de cada año, hubiera

Poder Judicial de la Nación

practicado el “aborting check off”; aunque tampoco está seguro de que si lo hubiera practicado lo hubiera aplicado. Mencionó también varias situaciones de problemas de mantenimiento que advirtió en la documentación de Piñeyro, agregando luego que también en las declaraciones.

Que en su informe no empleó el término “conductas patológicas” o “lavado de cerebro” en sentido técnico sino en sentido vulgar.

En cuanto al Punto IX, señaló que llegó a la conclusión de que no había pilotos suficientes porque los pilotos declaraban que les debían vacaciones que no se pudieron tomar por la cantidad de trabajo que había, lo que le permite afirmar que esto es consecuencia directa de la presión empresarial, que no preparó la incorporación de pilotos ante una expansión de la aerolínea, por lo que también facilitaba los ascensos, sin la instrucción necesaria.

Acerca del Punto X y XI, señaló que se refiere al crecimiento o expansión de la aerolínea a costa de las vacaciones de los pilotos.

Respecto al seguimiento de la instrucción de Weigel, dijo que se reconoció el gran esfuerzo que hizo la empresa para sacarlo comandante, pero dicho reconocimiento es del seguimiento, no de la capacidad.

Sobre el Punto XII, señaló que “inspección y habilitación ineficiente” se refiere a la autoridad competente; que algunos inspectores en declaración no pueden explicar realmente su trabajo, pero no se verifica en los legajos secuestrados el cumplimiento del ROATAC 8.4.3.4. que indica que el operador llevará un registro suficiente, ya que muchos de los registros no estaban rubricados.

Del Punto XIII, dijo que se refiere a una autoridad militar, y que el límite temporal de esa conclusión es entre 1993 y 1993. Que conoce por experiencia las inspecciones, por las que tuvo cuando volaba, y conoce las declaraciones de los inspectores y acredita lo que piensa con lo que surge de la

auditoria de OACI de 2000. Que no detectó mejoras y se remite a lo que dijo en cuanto a la documentación con la que trabajó, que es la que estaba en el juzgado, y no consideró necesario buscar la faltante en otro lado.

En el Punto XIV, advirtió que los dibujitos de los test era un juego; que las chicas le repartían los mismos que les daban hacía diez o quince años, y prácticamente no había ninguna devolución, citando el ejemplo de un piloto que bajaron de vuelo y no la había tenido.

Señaló que en una época la aptitud psicológica la firmaba el Dr. Repetto, que era psiquiatra; Leitmann Patt estaba en una parte de ese gabinete, y fueron pasando muchos por ahí.

Al serle solicitado que aclare la teoría sistémica mencionada en la pág. 1 del informe, dijo que el desarrollo de una investigación de este tipo comienza con el hecho en sí; que en este caso ocurre con un accidente y constituye lo que en la época de Reason le llamaban las fallas activas o errores como se dice actualmente. Que para hacer la investigación debe enumerar los hechos que estén en el sistema para tratar de modificarlos en el futuro, para que actúen como defensa de las fallas activas o errores que se puedan producir al final y esa es la idea de investigación de todos los sectores que conforman el sistema y eso es lo que trató de hacer en su trabajo, al ver una situación tan anormal como la que pasó.

Mencionó que un sistema está compuesto por subsistemas, tanto dentro de la empresa como de la autoridad aeronáutica, y también el Estado por los convenios internacionales; la empresa y la autoridad de aplicación son subsistemas de otros, sobre todo con la globalización.

Agregó que el sistema está compuesto por seres humanos, hay errores en la fase final y también están las condiciones latentes o amenazas que están en todos los sistemas; el individuo mismo es un sistema dentro de sí -físico y psíquico-. Que una persona es un sistema y entran un montón de factores, como la organización familiar (en los que Weigel tenía problemas que manifestó en dos oportunidades). Reiteró que para todo su trabajo usó los elementos que estaban secuestrados y no investigó más. Que también recibió de boca los problemas que tenía Weigel, señalando que todos

Poder Judicial de la Nación

los pilotos y personas tienen problemas; que muchos pilotos están divorciados. Que a Weigel no se lo analizó una vez que dijo que tenía un problema personal, en la etapa de 1993 a 1997. Que no averiguó si el día del hecho hubo algo de su situación personal que pudo haber tenido impacto en el accidente.

Que dentro de los sistemas individuales está el sistema psíquico y en otras audiencias habló del rendimiento dispar de Weigel en los exámenes, con diferencias muy cortas entre sí, y a esto no le encontraba explicación -como que estaba loco-. Que igualmente él no analizó lo psíquico, ya que hubo otros peritos para eso, sino que tomó todo desde el punto de vista operativo.

Manifestó que en el libro de Reason *AError Humano* (edición de 1990 con reedición del año 2008), pág. 205, en el Título “Precondiciones del acto de inseguridad”, se dice que las precondiciones son estados latentes, como un precursor psicológico, una condición psíquica latente.

Al serle preguntado por qué no incluyó en las conclusiones el factor psicológico y el motivo, dijo que él habla de un seguimiento adecuado y ahí está incluido eso, puesto que con un seguimiento adecuado tendría que haber sido derivado para poder determinar ese comportamiento que tenía. Aclaró que posiblemente, ya que no puede afirmarlo porque no tiene ese conocimiento.

Manifestó que Goldstein dijo que Weigel pudo haber tenido el día del accidente un episodio hipomaniaco que a veces es imperceptible para un profesional.

Que también en la pág. 1 -tercer párrafo- de su informe habla de hacer un relevamiento sistémico de las organizaciones, ya que hay vasta experiencia y conocimiento de cómo son las estructuras y resultados, y el juez lo llamó teniendo en cuenta la suya.

Que en el último capítulo, las “condiciones latentes peligrosas” no las evaluó por una investigación científica sino sobre la base

de su experiencia, evaluando las situaciones latentes que denotan la cultura de seguridad, que pudo haber contribuido a ese desenlace o a otro. Que “investigación de campo” se refiere al accidente en sí, y tenían el CVR.

En cuanto al método para recoger evidencia, mencionado en el anteúltimo párrafo, dijo que la teoría sistémica trabaja con consideraciones causales, es muy amplia y no está dirigida en una sola dirección; que él que desechó muchos factores porque es humano. Que el método alternativo es tomar lo que uno considera importante y desechar lo que no lo es, que es lo que hizo en la audiencia.

Respecto al punto 7 de la pág 3, donde habla de violación de mínimos, dijo que hay errores y violaciones; que el error es característica del ser humano y es aceptada; que la violación es hecha adrede y es intencional; entonces la desatención de la alarma es una violación de mínimos, y es un ítem común en accidentes de aviación. Que no hay conexión con la cultura de la empresa en este punto, si un piloto transgrede o viola una regla.

Refirió que a lo mejor Weigel se quería suicidar, pero esto no se manifiesta, como tampoco la posibilidad de un sabotaje.

Dijo que el juicio de Reason en la eficacia del sistema, que trata las condiciones latentes que están enquistadas en organismos y se pueden considerar situaciones patógenas, cree que sirve para determinar cuáles son las situaciones que pueden generar inconvenientes en el trabajo del ser humano para corregirlas y hacer que las organizaciones o sistemas puedan llegar a tener una conformación más efectiva en cuanto a normas de seguridad.

Aportó un gráfico (que ilustra la metáfora con lo que llama el modelo del queso suizo) que hizo en una conferencia de 2006, señalando que es muy común y muy conocido en la actividad aeronáutica. Que las rebanadas son defensas del sistema y los agujeros son las condiciones latentes y las activas; la flecha que atraviesa los agujeros representa que ante una situación de incidente o accidente, las condiciones latentes se alinearon para que ocurra el accidente. Que los agujeros se producen por fallas en la organización; al estar en el sistema, existen determinados agujeros que son amenazas o condiciones latentes y se alinean y producen accidentes, y se

Poder Judicial de la Nación

conforman con una cultura determinada de seguridad y en determinados momentos ocurre el azar.

Al serle preguntado por qué dice que hay otros factores que incidieron en la alineación si prescindió del sistema psíquico del piloto, que no fue evaluado, dijo que porque no hicieron un seguimiento adecuado. Que lo del episodio hipomaniaco que pudiese haber tenido es una hipótesis post mortem que no se atreve a tocar.

Que a pedido de él se cambió por la ambigüedad lo del punto 3, sobre pérdida completa de conciencia situacional, y se habla de enfoque situacional; que en el punto 8 hubo discrepancias no resueltas.

Que Weigel daba muestras de que a veces evadía la situación real por la que atravesaba. Que tenía problemas, y coloquialmente puede decir que estaba loco, pero no puede dar un diagnóstico de locura.

Que el estado mental de complacencia mencionado en el punto 12, es una traducción y es muy difícil explicarlo, porque es algo que se presenta en muchos accidentes y no está ligado a una situación psicológica, esta ligado a una desatención. Que es inconsciente porque no se da cuenta en ese momento, que tiene la capacidad de actuar, por eso es la dificultad del término, no es que la persona está en estado maniaco, sino que le falta una de las barreras. Que no es algo patológico o algo que pierde sino más bien una distracción; como que tenía la mente en otro lado y no tomó la acción que tenía que tomar.

Respecto a la situación de Piñeyro y las autoridades de la empresa, se remite a lo que cuenta el nombrado, ya que no pudo verificar o conocer el tratamiento que le dio LAPA a la carta de su renuncia. Que también sabe por Piñeyro que Weigel realizó un vuelo que él había rechazado.

Citando un caso del libro de Sidney Dekker del 2006, en el que asevera que el modelo de Reason no es sistémico y cuenta fallas latentes, dijo que con un poco de fantasía todo puede ser “potencial patógeno

latente”. Que tomó 35 porque en alguna forma convenía modificarlo en el sistema aeronáutico para crear más seguridad.

Agregó que la complacencia quedó fuera de las condiciones latentes porque está en otro nivel, en la falla activa.

156) Julio Horacio TORRES

Dijo que entró el 13 de abril de 1999 a trabajar en LAPA, y antes había trabajado en una empresa de helicópteros y ocho años en Aerolíneas Argentinas. Que en LAPA fue incorporado para trabajar en el interior de cabina de toda la flota, que esa es su orientación y ya tenía habilitación, no recordando cuándo le dieron el sello. Que normalmente el control de calidad verificaba el trabajo que hacía a posteriori, pero no recordó si alguien de la DNA inspeccionó su trabajo. Que el trabajo en cabina era diverso, y para confort de los pasajeros.

157) Marcelo Gabriel ORLANDO

Dijo que empezó a trabajar en LAPA en febrero de 1998, y no tenía experiencia previa. Que él era técnico aeronáutico, y cuando entró le dieron un curso inicial de B 737-200 antes de quedar efectivo. Que se desempeñaba como mecánico de mantenimiento de aeronaves. Que primero trabajaba bajo supervisión, y luego del curso le dieron sello.

Que su tarea durante el primer año fue de mantenimiento de cabina, y la mayoría de los trabajos los pudieron hacer con los repuestos que había, y si había faltantes, seguían lo indicado por la MEL acerca de lo que puede faltar y que no.

Dijo que a pesar de las horas extras que se realizaban, se respetaban los descansos. Que el efectuó en el segundo año –posterior a febrero de 1999- en el turno de la mañana y trabajaba en el hangar.

158) Agustina CORREA

Indicó que tiene un juicio laboral pendiente con LAPA, empresa a la que ingresó en septiembre de 1996. Que hizo un curso de ingreso de tres

Poder Judicial de la Nación

semanas para B 737-200, y empezó a volar. Agregó que los cursos, que incluían primeros auxilios, eran suficientes. Al serle leída su declaración prestada a fs. 7001, no recordó el haber dicho que el curso tendría que haber dedicado más tiempo a emergencias ni el motivo de haberlo dicho.

Refirió que estuvo cuatro años como auxiliar, y en junio de 1999 fue nombrada comisario de abordó. Dijo que conoció a Weigel y a Tantos, de quien era compañera y no tenía vínculo. Que con Weigel voló pocas veces, no recordando nada particular de los vuelos con él y tampoco su personalidad.

Que se desvinculó de LAPA en el 2003, y no tuvo problemas de vacaciones ni de programaciones.

159) Marina Laura VITALE

Refirió que entró a LAPA el 13 de mayo de 1996 como auxiliar de abordó; que hizo el curso inicial y de refresco; que consistían en teoría y luego prácticas. Dijo que creía que nunca había volado con sus vacaciones vencidas.

160) Valeria Marcela LESCANO

Manifestó que ingresó a LAPA el 1º de septiembre de 1998 como auxiliar de abordó; que voló con Weigel, y era como cualquier otro piloto.

Indicó que hizo el curso inicial para ingresar a la empresa, teórico y práctico, que incluía incapacitación del piloto.

Señaló que Iglesias y Antolín eran sólo compañeras de trabajo. Al serle leída su declaración prestada en instrucción, cuando dijo que cada una se ocupó de su puerta y que no hubo tiempo de preparar la cabina, refirió que suponía que lo dijo por las charlas que tuvieron en ese momento. Que en emergencia no preparada hay que salir lo más rápido posible de la aeronave y sacar a los pasajeros, indicarles la salida por frases mandatorias (“por acá”, “salgan”).

En cuanto a la diferencia entre emergencia preparada y no preparada, dijo que en esta última no hay información para preparar, pues es una situación imprevista.

161) Luis Carlos LATTERMAN

Dijo que entró en LAPA en febrero de 1999.

Señaló que estudió en la Base Aérea Militar de Palomar, se recibió y se fue a Alemania; trabajó en Lufthansa; allí estuvo 28 años como técnico aeronáutico en diferentes países (cada 6 años); luego en KLM y posteriormente regresó a Argentina. Que llenó la documentación en Fuerza Aérea y entró a LAPA cumpliendo con lo que pedía; que era jefe de turno, y se interesaban en el trabajo e inspecciones, indicando que tenían mecánicos a quienes distribuir los trabajos, y se fijaban en la MEL para que el avión pudiera salir a volar.

162) Daniel Fabio David CARABAJAL

Refirió que en febrero de 1998 entró a LAPA para trabajar en el interior de la cabina de los B 737-200, en los que ya tenía experiencia porque había trabajado antes en Aerolíneas Argentinas en la misma especialidad, durante 10 años. Señaló que en LAPA había menos especialidades que en Aerolíneas Argentinas (sector de cabinas, galley, baños y equipos de emergencia).

Refirió que hacía muy pocas horas extras; que había épocas en que la empresa pedía que se hicieran, pero libremente, y no por faltante de mecánicos sino para terminar algún trabajo.

Agregó que LAPA le dio muchos más cursos que Aerolíneas Argentinas; que hasta la fecha del accidente trabajó bajo supervisión; y que generalmente el mecánico hace el trabajo, lo sella y el inspector lo verifica luego de terminado.

163) Romina VIVAS

Refirió que ingresó a LAPA el 5 de agosto de 1999, y las partes manifestaron su falta de interés en escucharla, por lo cual la testigo fue invitada a retirarse de la sala.

164) Gabriel Manuel LÓPEZ

Manifestó que entró a LAPA el 12 de enero de 1998 como mecánico de línea para B 737-200, entró con la capacitación que le dio la empresa, y había tenido experiencia anterior en CATA. Dijo que podía sellar trabajos sin supervisión por la habilitación que tenía. Al serle leída su declaración de fs. 4359 vta., en la que dijo que no tenía sello y sus trabajos eran supervisados, refirió que no tenía sello, que tenía experiencia para trabajar bajo supervisión. Aclaró que la supervisión era trabajar con una persona que tenía sello y él sellaba el trabajo realizado.

Señaló que tenían todas las herramientas, pero si tenían dos aeronaves con fallas, no alcanzaban la cantidad, y esto acarreaba más demora de trabajo. Que existía el proyecto FOCO y uno de sus puntos era cumplir con un mínimo de demoras, y había un premio como incentivo. En cuanto a las horas extras, dijo que se quedaba por la forma que tiene de trabajar, y no porque se lo pidieran. Que hubo una época en que no había límites de horas extras y se pasaban las horas y esto era un incentivo más porque hasta se triplicaba el sueldo.

Refirió que él fue uno de los últimos que entró a la empresa, con un régimen de 4 x 2 –horas de trabajo y de franco- y en esa época trabajaban 6 x 4, con la misma cantidad de personal; que se juntaba gente con experiencia y sin experiencia; que después llegaron más aviones y no se podía formar al personal, y había falta de personas, por lo que era más apremiante el trabajo. Que en su turno había tres que trabajaban bajo supervisión y no podían trabajar sin supervisión.

Indicó que por la escasez de herramientas, cuando había fallas ordinarias el mantenimiento de línea trabajaba en eso, y por fallas importantes,

se sacaba de vuelo a los aviones, que no salían con dificultades si no había herramientas. Que los aviones no salían sin los repuestos necesarios nunca, salvo si estaba permitido en la MEL. Que si el avión estaba no go, no volaba, y nunca le pasó ver lo que muestra Piñeyro en la película.

Al serle leída la última parte de su declaración anterior, dijo que algunos pilotos se creen dioses e interfieren en la parte de mantenimiento para no demorarse, pero eran pocos esos pilotos; que en sí el ambiente entre pilotos y mecánicos la relación era buena, armoniosa.

165) Julia Andrea GORRITI

Manifestó que ingresó a LAPA después del accidente, luego de haber hecho el curso del cual dijo no recordar mucho.

No habiendo interés de las partes en formular preguntas a la testigo, fue invitada a retirarse de la sala.

166) Laura Gabriela CAPOBIANCO

Dijo que actualmente trabaja en Aerolíneas Argentinas. Señaló que ingresó el 1º de septiembre de 1998 a LAPA, para aviones B 737-200; que por reglamentación, no voló vencida en vacaciones, que tenían especial atención a la Res. 671; que se tendría que haber tomado 30 días de vacaciones y 10 más en la estación opuesta antes, antes del 1º de septiembre de 1999, y en ese año se tomó el proporcional de lo que trabajó en 1998.

167) Karina Mariel CASTAÑO

Manifestó que ingresó a LAPA en agosto de 1996 como auxiliar de abordaje, y que antes había trabajado tres meses en Aerolíneas Argentinas. Indicó que hizo el curso inicial cuando ingresó (de B 737-200) y al año los refrescos de conocimientos, más el de las nuevas naves que se incorporaron a la empresa (como el B 757); que los cursos eran teóricos y prácticos, y el nivel de capacitación de LAPA era muy bueno, que siempre quedó conforme.

Señaló que voló en una sola oportunidad con Weigel, no recordando nada en particular de él.

Poder Judicial de la Nación

Agregó que nunca voló vencida en vacaciones, y que en algunos simulacros de evacuación en los que ella participó, la Fuerza Aérea no controló, pero tiene conocimiento de que en otros sí.

168) Jorge DE JEAN

Intervino en la causa como perito de parte designado por LAPA; está actualmente jubilado, y retirado como piloto de línea aérea; reconoció y ratificó los informes elaborados.

En cuanto a sus antecedentes personales, dijo que se inició en la Escuela de Aviación naval, y fue instructor en la misma; cuando se retiró, estuvo fumigando y luchando por entrar en una línea aérea, haciéndolo en Austral en 1966. Que fue contratado por un año; designado Director General de Aviación; en Chubut estuvo un año impartiendo instrucción y volvió a ingresar en Austral, donde permaneció hasta 1974, fecha en que, luego de los exámenes pertinentes, ingresó en Aerolíneas Argentinas, donde estuvo 22 años, habiendo volado aviones F 28, B 727, 737, 747, y sido en todos los aviones instructor de vuelo. Que a sólo 10 meses de entrar a la empresa, fue designado comandante e instructor de un avión que no había volado antes, y la instrucción no se hizo en simulador porque no se usaba en ese momento.

Manifestó que cuando terminó su carrera en Aerolíneas Argentinas por retiro voluntario, se fue a volar contratado por una empresa neocelandesa en las Islas Fidji por un año, permaneciendo más de 3, y allí cumplió los 60 años y se volvió a su casa en el 2000. Que posteriormente a eso fue llamado por el Gerente de Operaciones de Austral y le ofrecieron ser piloto de seguridad en vuelos con tripulaciones nuevas en el avión B 737-200.

Agregó que ahora sigue volando, y no anota todas las horas en que lo hace, pero aproximadamente tiene acumuladas 25.000 horas de vuelo; señalando que como piloto de línea aérea comercial tiene 5.000 horas de instrucción entre simulador y vuelo.

Respecto a su tarea pericial en la causa, refirió que se le indicó que debía estudiar y refutar los peritajes de Prelooker y Velasco con los cuales no estuviera de acuerdo. Que a estas personas las conocía de Aerolíneas Argentinas, y son más antiguos que él; Prelooker le dio instrucción de CPT y Velasco era Jefe de línea cuando él ingresó a la línea B 747.

Que fueron muy amplios los elementos que usó para la pericia; hizo muchas entrevistas personales con instructores (Borsani, Diehl), con Boyd, una con Deutsch; fue dos veces a la JIAAC donde habló con el presidente de la Junta y con Pelliza, y lo mismo hizo con gente de Aerolíneas Argentinas. Que se interiorizó en LAPA con instructores acerca de cómo eran las reuniones de ellos; hizo vuelos en LAPA y Aerolíneas Argentinas, y como estaba volando en Austral, pudo tomar cuánto tiempo se tarda en hacer lista de chequeo, y el peritaje fue facilitado por lo frescos que tenía los temas.

En cuanto a las críticas que le merecen los trabajos de Prelooker y Velasco, dijo que encontró en los peritos una gran tendencia negativa hacia LAPA; que toman todo lo negativo de Weigel, lo cercenan, lo borran y lo cambian; que si una frase dice “buen vuelo, vuela solo” toman sólo el “vuela solo”. Que ve en ellos una parcialidad en contra de LAPA y desconocimientos técnicos, porque uno no voló el avión y el otro hacía mucho que no lo volaba; manifestando que por ejemplo Velasco dice que se puede chequear en cada vuelo la alarma de configuración y eso imposible, no se hace; y en rodaje y carreteo del avión, se denotan los errores de ellos.

Que Prelooker hace una historia casi trágica de un rodaje del avión en Aeroparque, cuando está en la calle de rodaje que es prácticamente una recta, y dice que entregarle el avión al copiloto es sobrecargarlo y hacer que no pueda cumplir sus otras funciones, señalando De Jean que esto es una tarea sencilla y se le puede indicar qué hacer, ya que es una recta prácticamente, donde no hay autos, y está iluminada. Que Prelooker habla de una tarea extrema de peligrosidad y dificultad, y esto lo hace ver tendencioso, ya que –señala el testigo- la posibilidad de que el copiloto vuele el avión en esas circunstancias es posible y se hace a menudo. Que también aquel perito dice “fila de aviones separados por pocos metros”, cuando la distancia mínima

Poder Judicial de la Nación

entre los aviones es de 30 metros, por precaución y el olor que sale de las turbinas.

En cuanto a si podía hacer las listas de chequeo el copiloto que estaba con el avión en rodaje, indicó que el lugar donde tiene que hacerse la lista de chequeo es cuando se abandona la plataforma activa y ya no hay que prestar atención al rodaje, y se hace la configuración del avión a pedido del comandante o porque lo menciona el copiloto; y adonde se refiere el comandante Prelooker –en rodaje- ya debería estar hecha la lista antes de estar en la cola de la pista de rodaje. Refirió que es verdad que si está rodando el avión, no puede estar con las listas, pero tendría que haberlo hecho antes, justo cuando la comisario entró al cockpit, y se olvida de hacerlo.

Señaló que el copiloto no puede ingresar el avión a la pista porque en ese avión el control lo tiene el piloto de la izquierda, aclarando que en algunas aerolíneas un copiloto con licencia de piloto, está habilitado para hacerlo.

Que le llama la atención que con las amplias facultades que les dio el juez, ellos sólo se quedaron con la documentación del juzgado –que estuvo mezclada- y que las dos personas encargadas de hacer la compulsa y que ayudaron al juzgado con respecto a la documentación, fueron dos personas resentidas contra LAPA, uno porque fue despedido de dicha empresa (el Sr. Charquero) y el otro porque fue seleccionado y luego de aprobar el curso reprobó el simulador (Ferreti).

Que hay numerosa falta de documentación, sobre todo en el legajo de Weigel, que afortunadamente luego apareció. Que faltó el curso completo de simulador, y se encontró el de su compañero, resultándole sorprendente que justo falte el de Weigel.

Que el suyo sería un trabajo pericial sumamente pobre si no se entrevistara con los jefes de línea, instructores, etc., señalando que Velasco habla de factores humanos y consulta sólo papeles obrantes en el juzgado y no hay ningún contacto humano en su peritaje.

Dijo que lo que se escribe debe ser ampliado por personas que estaban en contacto con Weigel, y no era ninguna novedad lo que era Weigel; que ya sabían de sus capacidades y de su aspecto personal, que se ve en las reuniones de instructores, no sólo de él sino de todos los pilotos, porque ahí interactuaban e intercambiaban opiniones; señalando que se trataba de una compañía de pocos pilotos y de muchos años juntos.

Respecto de las observaciones hechas a Weigel en su legajo, dijo que vio varias calificadas como S- o con S y alguna nota, señalando que la gran mayoría puede afirmar -con alto porcentaje de certeza- que pueden deberse a lo difícil que resulta a los pilotos a actuar en simulador de vuelo, donde la operación es distinta a la del avión. Indicó que una observación no lo descalifica al piloto. Que el instructor ya sabe quién es el piloto a examinar y cómo anda, y eso se tiene en cuenta al momento de calificar. Sin embargo, dijo que los instructores ponen los pequeños detalles que los pilotos necesitarían o que se tienen que corregir, como errores de velocidades y altura en simulador, que normalmente no surgen en vuelo porque es distinto. Que en los simuladores se lo exprime mucho al piloto y sólo en parte puede usar piloto automático, ya que en maniobras no se usa. Que en vuelo, de acuerdo a lo que diga la compañía, se recomienda desde 500 pies -por ejemplo- poner piloto automático.

Manifestó que en su propio legajo de Aerolíneas Argentinas, tenía muchas observaciones y comentarios, algunos como los de Weigel. Que el comandante Velasco dijo que en su línea se calificaba a todos como S y se los retaba en persona, pero lo normal es que se hagan comentarios en los legajos. Que la ventaja que tiene Velasco de no anotar nada, le quita presión al piloto pero no es lo adecuado, pues los instructores que lo siguen, no saben qué le observaron al piloto antes.

Refirió que en todos los legajos de otras empresas encontraríamos lo mismo con respecto a las observaciones que las hacen a los pilotos, en cuanto a coordinación de cabina, call outs, etc.

Señaló que no cree que algunas de las observaciones que le hicieron a Weigel se vean reflejadas en el accidente, porque en ninguno de los

Poder Judicial de la Nación

comentarios le dicen que no se olvide de hacer las listas de chequeo -que es lo que pasó- y luego tuvo una decisión muy extraña de continuar un vuelo con la alarma sonando. Que tal como dice Velasco, cualquier piloto con entrenamiento básico hubiera decidido no continuar el despegue. Y agregó que aunque hubiera alguna observación, reprobó varias veces pero luego aprobó y lo superó.

Que si los instructores de vuelo o un inspector hubieran advertido una situación de peligro, definitivamente lo hubieran calificado, ya que las reuniones de instructores de LAPA eran más rigurosas y formales que las que hacían en Aerolíneas Argentinas, ya que concurrían todos los instructores que estuvieran disponibles y todos intercambiaban información. Que si no hubiera estado en condiciones, no le parece que lo hubieran habilitado como comandante. Que ningún instructor se anima a largar solo a alguien que considera que no está en condiciones, ya que se siente una gran responsabilidad y temor a equivocarse, y se revisa todo dos veces. Que si un solo instructor hubiera pensado que Weigel era peligroso, no lo hubieran habilitado como comandante.

Que de ninguna manera Weigel hubiera podido eludir todos los controles; que tenía años en la empresa y horas de vuelo en la empresa y en el avión, era un comandante full, no era novato, ya había sido comandante en LAPA, y en el Ejército no hubiera podido escaparse de tantos ojos que lo observaban. Que LAPA seguía más la instrucción que Aerolíneas Argentinas; si veían que un piloto podía ser comandante lo empezaban a entrenar años antes y de a poco.

Que se tuvo que hacer otra desgrabación del CVR porque Diehl escuchó que se había autorizado el despegue de otro avión que lo comenzó antes que el avión de LAPA hubiera terminado su carrera, y no sabía si Weigel al escuchar eso pudo sentirse presionado. Que él participó en la pericia de desgrabación de Gendarmería, y todo quedó muy bien aclarado y se comprobó que lo que decía la defensa de Diehl era correcto y que el avión de atrás tuvo

que abortar el despegue. Que si el accidente hubiera pasado en otra pista hubiera pasado desapercibido, como el de Bahía Blanca. Que en Ezeiza hubiera pasado lo mismo, agregando que Aerolíneas Argentinas tuvo otros accidentes pero en lugares con suerte.

Que el problema de Aeroparque, aunque la JIAAC dice que estaba todo reglamentario, es que tiene el cerco de mampostería, la costanera, la caseta de gas, el talud de tierra, y se juntaron muchas cosas para la fatalidad del accidente.

Volviendo al tema de la desgrabación, dijo que en las anteriores no se advirtió lo del despegue del avión de atrás. Que esto puede haber tenido incidencia en la decisión de Weigel, porque un avión despegaba atrás de él mientras que estaba él en el suelo, pero no puede afirmarlo

Señaló que en la pericia de Gendarmería, se veía que frases de Weigel y Etcheverry estaban mezcladas. Que en su pericia, dijo que el copiloto no pudo rodar más de 3 minutos porque parecía que Weigel decía que “estos aviones no tenían espejitos”, y luego verificó que estaba aún el copiloto rodando.

Acerca de las reuniones de los peritos en la sala del Juzgado instructor, dijo que era sólo entre ellos, y discutían abiertamente y elaboraban borradores que llamaban actas donde ponían de manifiesto de lo actuado en el día; luego alguna secretaria del juzgado lo tipeaba y todos lo firmaban. Recordó algo irregular en el “acta 5”, donde llegaron a un acuerdo importante, y Prelooker o Velasco llevaron el borrador para pasarlo a tipeo, y una vez ya tipeado e impreso, los nombrados se negaron a firmarlo, una vez que vieron a Bertuzzi; y tuvieron que entregar un informe final y Bertuzzi no aceptó el informe final. Que no recordaba el contenido de ese trabajo, que sucintamente contenía todas referencias, donde Velasco y Prelooker reconocieron muchos de los errores que habían tenido en las pericias, y en otros puntos no se pusieron de acuerdo del todo. Que todo lo de las actas parciales se sintetizaron en el informe final que menciona. Que ese informe final el Secretario no lo aceptó, no se los recibió y por eso presentó una nota.

Poder Judicial de la Nación

Al serle exhibidas las fs. 147 y 149 del legajo de simulador de Weigel, de adiestramiento inicial de Saab 340, en el que fue instructor verificador Chionetti (del 18/5/94, 19/5/94, 11/10/94), refirió que en las observaciones y recomendaciones, nunca se le observó olvidarse de pedir las listas; que quizás nombró mal la lista, la pidió a destiempo o en voz baja.

Manifestó que se entrevistó con Chionetti, aclarando que en el juzgado no le hicieron ninguna advertencia o limitación acerca de no entrevistarse con determinada gente. Que no le preguntó específicamente a Chionetti por el pedido de listas de Weigel, sino por su instrucción general y capacidad, que contemplaban todas las observaciones. De cualquier modo, indicó que el simulador que se le exhibe es de cuatro o cinco años antes del accidente, y le parece irrelevante por el tiempo transcurrido, ya que uno va progresando y mejorando a través de su carrera, y aunque lo tengamos en cuenta, nada dice allí para que se pueda relacionar las observaciones con el accidente; que en esos informes se dice que algo hay que corregir del pedido de listas pero no se indica qué.

Manifestó que un piloto no deja de ser piloto cuando pasa de un avión a otro, progresa o evoluciona, y es muy remota la posibilidad de que involucre, ya que la regla o lo normal es la evolución.

En cuanto a la observación que se le exhibe, obrante a fs. 184 (entrenamiento en simulador de B 737-200), en la que dice que “respete orden de las listas”, señaló que no dice que se olvidó de pedir las listas, sino que pidió una antes de la otra, y probablemente las pidió en el orden equivocado pero eso no quiere decir que se olvidó de pedir las listas.

Respecto a lo que se indica a fs. 185 “descend and approach check list”, dijo que evidentemente Weigel estaba en situación de alta tensión y no pidió la lista, pero no porque se olvidó sino porque no le daba el cuero; que el instructor es Bruggia, no recordando si habló con él. Que a fs. 190 está certificado el olvido de la lista antes mencionada. Que habló con muchos instructores pero no dejó registro de las entrevistas que tuvo, y se acuerda de

muchas de ellas pero no de todas. Que a fs. 185 no está explícito que se olvidó la lista pero se infiere de lo que se escribió. Aclaró que podría haber hecho la lista luego de iniciado el descenso, aunque no es lo correcto; que sería a destiempo hacerla después, ya que está reglado cuándo la tiene que hacer, pero no catastrófico.

Refirió que son más comunes los errores de velocidad y altura en simulador que en vuelo, donde se pueden tener imprecisiones, pero menos. Señaló que el simulador es más exigente que el avión; que si aprueba en simulador, es más sencillo el avión, ya que en este último no se pueden realizar todas las fallas por seguridad que se aplican en simulador; agregando que también practican en simulador por falta de disponibilidad de aviones.

Dijo que entendía que en el simulador, Weigel y Etcheverry no tenían instrucción diferencial, que era el plan de instrucción que debe ser cumplido de acuerdo a las políticas de la empresa.

Recordó que Weigel tuvo en una oportunidad en B 737-200 alguna instrucción diferencial, a pedido del jefe de línea, para que le tomaran temas en particular, lo que es habitual porque pudo haber quedado asentado que necesitaba una repetición.

Al serle exhibidas las fs. 187, 188, 189 y 190 del legajo de Weigel (Lección 2 recurrent simulador), para que explicara si además de las maniobras pedidas por el jefe de línea se cumplió con el plan, dijo que esto no se trataba de una instrucción sino de un chequeo, y que no necesariamente tiene que serlo en todas las maniobras; que detalla maniobras que no tienen que ver con listas de chequeo, y eligió maniobras bastante exigentes. Que esto puede ser alterado por el instructor que es el responsable de la instrucción, y el que lo altera es el instructor y no el jefe de línea, aunque cualquiera de los dos tiene autoridad para hacerlo. Que en dicha lección están todas las más difíciles maniobras, excepto el despegue normal, y la calificación es S-. Que probablemente las maniobras que hicieron ocuparon las dos horas, que es el tiempo en simulador, que es de dos horas un piloto y dos horas el otro.

Manifestó que “NA” sería no disponible, y se debe a que el instructor puede suprimir algunas maniobras si considera conveniente realizar

Poder Judicial de la Nación

otra maniobra o repetirla, y suprime algo que considera que el alumno no lo necesita o es obvio.

Al ser preguntado acerca de cómo se logra un patrón de estándar si cada instructor hace lo que él quiera, dijo que por las reuniones de instructores de estandarización de la instrucción. Mencionó que él por lo general escribía todas las observaciones y otros no lo hacían, y lo que se decidió en una reunión es que todos anotaran todo, pero algunos son más exigentes y otros menos, y es difícil llevar una completa estandarización. Agregó que en las reuniones de LAPA encontró un entusiasmo profesional y gran ansia por hacer las cosas bien y tal vez hasta en competencia con Aerolíneas Argentinas para ver quién era mejor.

Al serle exhibida la fs. 18999, manifestó que su firma indica que estuvo presente en el acto, pero que ahí no está su informe. Que esto está relacionado con lo que mencionó del informe, que cuando quiso entregar no le recibieron. Que no recordaba si tenía que hacer un informe individual o uno en conjunto. Que tiene una nota elevada al juzgado porque no le recibieron el informe, que está a fs. 19044/19046, donde dice que elaboraron un informe conjunto.

Refirió que cuando terminaban el trabajo cada uno se llevaba copia de las actas, y cada uno pudo reflejar lo que pensaba de las reuniones de peritos,; que el acta que no se firmó no tenía diferencias a las anteriores, era un compendio de lo anterior.

Se le exhibió la fs. 170 del legajo, y la de inspección de ruta del 23/5/97; manifestando el perito que las fallas de velocidad y altura mencionadas eran en simulador y no en vuelo, y lo que se le exhibe son de vuelos, en donde hay observaciones de los comandantes Ossa y Borsani. Dijo que la de fs. 170 es una situación sumamente especial y depende de si Weigel consideraba el viento de una manera u otra, y esto es especial. Que no habló con Ossa de ello, pero éste le comentó que Weigel era un piloto normal.

Señaló que cuando en la del 23/5/97 se dice “no olvidar control de velocidad”, de ninguna manera esto quiere decir algo, ya que por un momento se puede perder el target, pero si tiene una buena performance con pequeños errores o puntos flojos, una observación con un estándar es algo que no tiene importancia, y si es para perfil de copiloto menos aún, porque si bien hacen los mismos recurrent e inicial, con el copiloto se tienen menos exigencias, y es el comandante quien tiene que tener más experiencia.

Indicó que un piloto está en condiciones casi inmediatas de ser comandante, y un copiloto por lo general primero debería pasar a piloto.

Que no puede afirmar que hubo incapacidad de Weigel el día del accidente, pero sí que no estaba en una situación normal, refiriéndose a lo previo a la emergencia, o sea a todos los pasos hasta lo que hizo al momento de sonar la alarma.

En cuanto a Etcheverry, manifestó que todavía no estaba preparado para ejercer función de comandante, pero tenía las condiciones.

Que él no ve ningún motivo por lo cual no debieran volar juntos, ya que ambos tenían una vasta experiencia de vuelo, y Etcheverry había sido comandante. Que tenían experiencia más que suficiente para volar juntos y lo habían hecho en otras oportunidades y tenían varias horas en ese avión; Weigel 1.700 y Etcheverry 500 horas, y con esa cantidad uno se maneja como que ya tiene dominio del avión.

Que no le cabe la menor duda de que Etcheverry tenía posibilidades de asumir el control del vuelo, y seguir el vuelo ante incapacidad de Weigel; pero en el caso Etcheverry no hizo nada; que hizo lo que tenía que hacer si el despegue hubiera sido normal y en su mente asumió que el comandante dijo que estaba bien. Pero señaló que esa cabina no era normal; que todo el mundo sabía que era cabina estéril y eso allí no existió. Que llegado el momento, el que actúa es el individuo, que se entrena a conciencia, y LAPA proveyó los medios razonables y disponibles para la instrucción de sus pilotos. Agregó que ninguna otra empresa tenía manuales Jeppesen como los pilotos de LAPA, por lo que se deduce que no se ahorró en instrucción de personal.

Poder Judicial de la Nación

Refirió que el proceso de Weigel para llegar a comandante duró 28 meses; que primero estuvo demorado porque no tenía 800 horas en avión, luego por la calificación negativa de Bruggia, por el MOE, por el antecedente negativo de los 12 meses, y por eso es que se demoró ese tiempo, y esto, a su criterio, no habla del amiguismo o facilismo que mencionaron los otros peritos. Que trabajó con el MOE que estaba vigente y tiene conocimientos del MOV. Que cuando lo hacen comandante a Weigel, regía el manual del año 1997, que tenía un capítulo de adiestramiento e instrucción.

Mencionó que Etcheverry tenía una sanción porque aterrizó cuando no había operadores en la torre, pero no conoce como fue la operación; que dicha sanción fue aplicada y por estar Etcheverry de vacaciones no hizo el descargo. No recordó si era requisito para ingresar a LAPA no tener sanciones, aclarando que la aplicación de una multa es leve, porque si hubiera sido grave, hubiera sido inhabilitado.

En cuanto a las recomendaciones que le hicieron a Weigel (estudiar el manual, revisar cabina, etc.), son para que se preparara mejor para el futuro. Que en octubre de 1998 le recomiendan que estudie sistemas y procedimientos, y le parece perfecto que manden a estudiar estos temas a alguien que está por ser comandante.

Refirió que a fs. 14049, se menciona que en las reuniones de instructores hubo consenso para ascender a Weigel, si bien no reunía las 1.500 horas exigidas, pero esto puede ser modificado si las condiciones son las adecuadas y la empresa necesita de su servicio, ya que esa cantidad de horas es una barbaridad. Que es excesivamente volcado a la seguridad y puede interferir en las operaciones de la empresa, agregando que él fue comandante de un avión en Aerolíneas Argentinas, con ninguna hora de copiloto en ese avión.

Leyó las observaciones de la reunión del 20/10/98, obrantes a fs. 14051, y comentó que hubo consenso para que Weigel salga a comandante, que se aceptó en forma unánime, y respecto de Weigel, que continúa en

instrucción con Sánchez, Denver con Baigorri y luego con García, estimándose que luego, si cumple con todo eso, podrá salir como comandante. Que es probable que otros pilotos hayan pasado una situación similar. No recordó si hubo otra reunión en la que se trataran los resultados de Weigel acerca de lo recomendado.

Manifestó que con Deutsch, sólo fueron presentados, y con Boyd tuvo dos o tres entrevistas, y cuando le ofreció el cargo de perito de parte le dijo que usara su experiencia para decir la verdad de lo que hubiera sucedido.

Mencionó que teniendo la empresa instructores disponibles, le parece muy bien que ejerzan su instrucción con los futuros comandantes y aún luego de puestos a comandantes, que siga volando con comandantes instructores. Que esto es una excelente medida de la empresa LAPA. Agregó que el hecho de que Weigel haya tenido 60 vuelos en instrucción le parecía le parecía común, y deseable en la profesión de piloto y en otras, siempre que haya disponibilidades. Respecto a que dichas planillas de vuelo no estuvieran en el legajo de Weigel, dijo que no se trataba de una exigencia vigente para la instrucción de pilotos, sino que era un extra que daba LAPA.

En cuanto al resultado de dicha instrucción, dijo que fue bueno porque pudo ser comandante, y esto se puede ver en algunos informes de comandantes y en el consenso de los instructores por los cuales Weigel fue designado como comandante y voló por un lapso prolongado antes de tener el accidente.

Señaló que Weigel y Etcheverry recibieron una adecuada instrucción. Respecto al accidente, dijo que desde la última media hora previa, se advierte por el CVR que cuando llegan a la cabina y se ponen a hablar, se notan situaciones personales importantes, que estaban ambos pasando momentos malos; luego entabla conversación con la comisario de abordaje que lamentablemente resultó ser muy amiga del comandante y lo distrajo para sus funciones. Que realizan la “before start engine check list” – señalando que Velasco y Prelooker dijeron que no pidió listas-, pero el

Poder Judicial de la Nación

comandante empieza con la lectura directa, preparan la cabina para poner en marcha los motores, y ahí no hay obligación de posicionar los flaps.

Que la lista se realiza con alguna interrupción y esto ocurre entre el 50 y 80% de los casos, ya que los pilotos estamos acostumbrados a ser interrumpidos porque las azafatas piden cosas y demás, y se deja el dedo en la parte de la lista donde se estaba y luego continúan.

Que el avión hizo el tractoreo y los pilotos parecían atentos; iniciaron el carreteo y cuando el avión sale de la plataforma comercial, que es la parte de obstáculos, ambos pilotos están atentos al rodaje y una vez que se despeja la plataforma e ingresan a la calle del rodaje todo se tranquiliza, y este es el momento que el fabricante del avión indica que se debe configurar el avión, que consta de cuatro maniobras que en principio se hace de memoria; se prueban los comandos -el comandante-, el PNF ve los alerones, se mira el Yaw dumper, se posiciona el flaps y el trim. Que una vez que se hace el procedimiento (que lo tiene que hacer el copiloto Etcheverry), Weigel lo único que hace es el timón de dirección.

Que el posicionamiento de flaps lo tenía que hacer Etcheverry, y es error u omisión de él de no haberlo configurado, adjudicando esto a que estaban charlando, y da la sensación de que fue cuando entra la comisario. Que el primer error fue de Etcheverry que no puso los flaps, y Weigel tenía que haber pedido “before take off check list”. Que hasta ese momento cada uno hace sus cosas, que se hablan para controlar que se haga, y hubo omisión de Weigel ya que no le pregunta por qué no se hizo este paso.

Que una vez hecho bajar el flaps, etc, tiene que pedir la lista obligatoria, que se lee luego de hacerla de memoria y se confirma leyéndola; es la “quick reference hand book”, y es la “before take off check list”. Que nunca la piden y nunca hacen esta lista, que se hace en la pista de rodaje. Que la lista la tiene que pedir el comandante, y si éste no la pide, el copiloto tiene que advertirlo, por lo que el error es de ambos.

Que luego siguieron las conversaciones ajenas al vuelo y pasaron el lugar físico de hacer la lista, y probablemente la dieron por hecha; después no entran más la comisario y la auxiliar al cockpit.

Señaló que no cree que sea demasiado importante el tema de las demoras de los aeropuertos en cuanto a si tienen relevancia en la seguridad de los vuelos o accidentes, pero en este caso dio lugar a charlas y alejarse de la situación de vuelo, ya que el rodaje normal es de 4 minutos y acá tardó 18. Que los pilotos están acostumbrados al atraso, aunque prefieren llegar justito, y el tema del tiempo puede hacer que ellos se distraigan más.

Continuó relatando que luego, es autorizado a ingresar a cabecera y despegar, y aquí el comandante se encarga de completar la lista, que es la parte de abajo de la lista que se hace cuando está autorizado a despegar. Que se preguntan si le avisaron a las chicas que se sienten y esto lo hace el copiloto; son autorizados a despegar y en este tipo de avión al alcanzar las indicaciones de potencia, suena la alarma intermitente, que puede sonar por 3 ó 4 cosas, y dos segundos después el comandante dice “no, no, no”. Que esto, según Prelooker y Velasco, se debe a que les parece que el copiloto hizo una seña o algo para abortar, pero otra posibilidad sería que haya visto los ítems y diga “no, no, no”, es decir que vea el flaps y que lo vio sin ver. Que esto es un terrible error, porque en el indicador de flaps no hay algo incorrecto, según el momento de vuelo. Cuando está en cero está con las luces todas apagadas, con 5 hay luz verde prendida; es decir que no sólo no vio la palanca del flaps sino tampoco la luz verde y esto no se le tendría que haber pasado, es un error tremendo.

Que es normal que hagan eso; el manual dice “configure el avión” y esto lo dice porque el avión está detenido y hay pleno tiempo para realizar lo que quedó pendiente. Que todo lo de configurar se puede hacer muy rápido, y el tema de los flaps también baja rápidamente y tiene sobrado tiempo de posicionarse antes de alcanzar los 80 nudos de velocidad, y apenas llega a 1 el flaps, se hubiera silenciado la alarma.

Que cuando empieza a sonar la alarma, es correcto no abortar y continuar la operación y hacer estos chequeos que son muy rápidos, y si la

Poder Judicial de la Nación

alarma sigue, hay que abortar el despegue antes de 80 nudos; que debió haber abortado, ya que en esta ocasión no era conveniente ni siquiera disminuir la velocidad para hacer estos chequeos porque le iba a consumir más pista.

Que a los 8 segundos Etcheverry dice "Aqué mierda es esto@", y los peritos dicen que no sabía lo que era, pero Etcheverry pregunta cuál de las 4 cosas puede ser; en 9 segundos parece que Weigel revisó más de una vez los 4 items, y termina diciendo "no sé lo que es, viejo, pero está todo bien", y esto fue antes de los 80 nudos.

Que ya luego de esto, y con la alarma sonando, tendría que haber abortado, y para reforzar su teoría de que estaba controlando, dijo que en la desgrabación se nota ruiditos que hace el trim, que en vez de estar en 5 estaba en 6, y esto refuerza que el comandante sabía por qué era la alarma y quería verificar.

Que la frase "stab set in the left" no tiene sentido en este momento. Que el trim es único, por eso decir "in the left" no tiene sentido. Que tiene más sentido que diga "speed alive". Que él tiene plena seguridad que dice "Atake off trust set@ "speed alive", y esto indica que ambos velocímetros trabajan juntos.

Que el copiloto se queda con que el comandante le dice que está todo bien. Que Etcheverry tenía que estar atento a las velocidades que se iban alcanzando para contar la V1, porque el copiloto está entrenado para que con alarma antes de V1 tiene que abortar, y él no hace nada porque le cree al comandante que está todo bien y asume que andaba mal la alarma, que por supuesto no andaba mal. Que por su instrucción, Etcheverry sabía que no tiene que acatar nada si sabe que tiene que abortar; que primero debería haberle dicho que tenían que hacerlo, y luego tendría que haber tenido una reacción aunque sea a los manotazos.

Que cuando llegan a la velocidad en la que ya no pueden abortar, hay una maniobra de abortar, porque el comandante rota el avión, saca la nariz del suelo y como hay una sustentación insuficiente, el avión se eleva

un poco y se abre la tijera donde está el shiwtch de pata que le dice a la computadora del avión que estamos en suelo, entonces cambia de programa y la configuración insegura de despegue ya pasó y en esas condiciones no puede volar, y suena el stick shake que hace vibrar el comando. Que en ese momento se le debe haber cruzado que el avión no vuela y se quiso quedar en el suelo (dice que Prelooker analiza bien eso, en cuanto a qué hubiera pasado si no hubieran abortado, cuando dijo que debía continuar el despegue, continuar plena potencia, bajar el flaps, que aunque llegue a medio, el avión hubiera dejado de estar en pérdida), pero ahí no hay tiempo de procesar porque esa alarma está sonando.

Respecto a qué hubiera pasado en otro aeropuerto, dijo que en el 95% de los casos no hubiera habido víctimas, pues hubiera dado tiempo a evacuar.

Acerca de si había irregularidad en Aeroparque en cuanto a obstáculos, manifestó que no es experto; que recuerda que la JIAAC dijo que se respetaba todo lo reglamentario, pero no estaba dentro de lo deseable. Agregó que hay muchos aeropuertos con obstáculos, por ejemplo en Los Angeles, que cruza una autopista.

Indicó que ambos pilotos conocían la alarma de configuración, refiriendo que en el último recurrent con Velazquez, en una operación complicada en tiempo frío y circunstancia del aeropuerto, con parking brake colocado, se hizo aceleración de motores y sonó la alarma y narró el instructor que Weigel reconoció la alarma y por qué sonaba.

Que si bien en los turnos de simulador Boeing no tiene previsto hacer esa alarma, en “toque y despegue” el avión tiene el tren abajo y la pista se acabaría, y apenas toca, el instructor –al ver que domina el aterrizaje– configura el avión y dice “motor y vamos” y suena la alarma, y esto es igual al avión. Que también ocurre en vuelo, donde se practican toques y despegues, y suena la alarma unos segundos hasta que el flaps sube a 20 1 o menos, y esto está en el cuestionario extra que le tomaron a Weigel antes del simulador, y fue en ese segundo refuerzo que tuvo donde le preguntaron las condiciones

Poder Judicial de la Nación

que activan la alarma, por lo que no hay posibilidades de que no supiera qué es la alarma.

Que no hay explicación lógica del accidente; que los pilotos tenían muchas ganas de ir a Córdoba a comer con las chicas; y que si bien tenía un avión atrás que estaba despegando, no cree que haya pensado que no podía frenar porque venía el otro atrás. Que no aplicó el concepto de cabina estéril.

Por otro lado, dijo que todos los pilotos tienen las mismas recomendaciones que Weigel, y algunas son recurrentes.

También señaló que el vuelo a baja altura está aceptado dentro de la entrada, y no tiene sentido que Weigel haya sido sancionado gravemente por eso. Que entiende que no hay obligación de notificar a la Fuerza Aérea porque no está contemplado volar a 500 pies en vuelo comercial, que se puede disfrazar; el de la torre o radio de control les pedía a cada piloto de línea aérea que haga una pasada profesional, y él lo hacía con el F 28, bajaba más o menos a 500 pies, que no le parece grave, que es un hecho leve, ya que el avión a 500 pies vuela perfectamente, y que lo hacían muchos pilotos, y nunca los denunciaron ni pasó nada.

En cuanto a su comentario en relación a demoras por mantenimiento, dijo que si hubiera presión empresarial, se vería reflejada en que el avión salga a volar esté como esté, y estos porcentajes de mantenimiento es que se demoraron los vuelos por reparaciones de mantenimiento, por lo que pareciera que no hay presión hacia el piloto para que salga a volar, y si el avión no estaba en condiciones no salía. Que según su experiencia, es índice normal en una empresa que no presiona a sus pilotos.

Manifestó que en LAPA tenían muchos filtros para pasar a ser personal estable de la empresa en 1998, que tomaba pilotos con más edad y experiencia.

Que cuando Etcheverry sale a la línea, tenía más de 160 horas acompañado por instructor, esto lo puede comprobar con las programaciones,

que las vio a posteriori de la pericia y no están en la causa; pero se puede chequear en los libros de vuelo de cada piloto y del instructor.

169) Adrián Andrés ALVAREZ FLORIO

Refirió que trabajó en LAPA desde el 24/11/95 hasta su quiebra, en abril de 2003, y ahora lo hace en la Línea Aérea Gol. Que siempre estuvo en la parte de mantenimiento de línea, en plataforma, como mecánico en Aeroparque y efectuaba trabajos especiales en Ezeiza cuando LAPA iba a Atlanta. Que tuvo habilitación en 1993 como ayudante y en 1999 obtuvo categoría C. Que de 1992 a 1995 trabajó bajo supervisión, haciendo trabajos en aviones pequeños.

Que tenía habilitación para el B 737-200 sin supervisión; que terminó los cursos en noviembre de 1996, y no tenía mecánicos que trabajaran bajo su supervisión.

Al serle leída su declaración obrante a fs. 3788vta., en la que dijo que la Fuerza Aérea en su inspección paró 11 aviones de LAPA que tenían componentes reparados de CATA, dijo recordarlo, pero que de lo único que se enteró es que hubo un problema con la compañía que hacía los servicios de los componentes, y no le informaron el problema que había.

Señaló que lo que había que hacer en la empresa era cambiar los elementos para mantener la aeronavegabilidad de los aviones, y que el problema fue más que nada por las habilitaciones, porque quien prestaba el servicio de reparación, da habilitación de componente, y el problema fue con la empresa reparadora y el componente perdió su vida, lo que no está permitido, y por eso había que sacarlos del estado –atrasabilidad- y reemplazarlos por otros componentes.

Que desde un punto de vista técnico, el cambio de esos componentes no afectaba la seguridad de vuelo porque el componente estaba servicable, el problema era de habilitaciones que tenía la empresa que prestaba el servicio de reparación de los componentes, era un problema de documentación y papeleo y no afectaba la seguridad del componente técnicamente. Que se cambiaron los componentes en vez de arreglar los

Poder Judicial de la Nación

papeles, porque si se pierde la atrasabilidad del componente, el fabricante dice que tiene que darse de baja el componente para revisarlo y poder volver a ponerlo en servicio. Que recién cuando se hicieron los cambios de repuestos los aviones fueron devueltos al servicio y salieron.

Que a veces trabajaba horas extras, por trabajos especiales o alguna necesidad que salía sobre la marcha, y en ese momento el plantel de mecánicos estaba aumentando, porque se había abierto una incorporación grande. Que estaban en el límite de lo necesario cuando se incorporaba un avión nuevo, pero era ese momento de deficiencia y luego se incorporaba gente. Que no era habitual excederse en la cantidad de horas de trabajo.

Que para estar habilitado había que tener el curso que daba la empresa, y luego trabajaban un tiempo bajo supervisión, por lo que había un lapso de tiempo que cumplir y la gente no se incorporaba inmediatamente.

170) Mariano Javier GOGGI

Manifestó que trabajó en mantenimiento en LAPA, desde marzo de 1999 hasta el 30 de agosto de 2001, y desde hace dos años lo hace en Aerolíneas Argentinas.

Que en LAPA entró en mantenimiento, en el hangar, y para hacer trabajos de interior de cabina. Que tenía habilitación de mecánico de mantenimiento y siempre trabajó bajo supervisión. Que trabajaba en lo que le pedían, y nunca supo que una aeronave haya salido no go.

Al serle leída su declaración obrante a fs. 4439 vta. (final), en la que dijo que los mecánicos no era suficiente, manifestó que eso es cierto, ya que tenían que estar corriendo, y que escuchó comentarios de gente con experiencia que decían que no era suficiente la cantidad de repuestos para poder resolver el problema, refiriéndose a repuestos y herramientas.

Que hizo horas extras, recordando que en una oportunidad en que se quedó bastante tiempo trabajando, lo vio uno de los jefes (cree que era el gerente de mantenimiento) y le suspendió el trabajo y lo mandó a su casa

(había estado a la noche y a la mañana). Refirió que obviamente, con muchas horas de trabajo, uno va disminuyendo su trabajo.

171) Mario Gerardo FIORE

Indicó que trabajó en LAPA en el año 1998, en un período de prueba, durante tres meses, bastante antes del accidente, y luego no se le continuó el contrato o la prestación. Que era empleado de mantenimiento, en la parte de mantenimiento de línea, donde se atiende un avión y se lo prepara para el vuelo sucesivo.

Refirió que trabajó en Europa en la fuerza aérea; en LAPA cuando se fundó la empresa, y también lo hizo en Aerolíneas Argentinas y en Austral, por lo que tiene bastante conocimiento de la técnica aeronáutica.

Reiteró su declaración anterior cuando dijo que formalmente LAPA era la NASA, pero de fondo, en el actuar, era completamente distinto, las promesas de sueldo no le fueron cumplidas, que cada empresa tiene su política; la parte comercial es la que da frutos, la parte técnica es la que da pérdidas, y no hay un equilibrio estable.

Respecto al WRZ, dijo que el avión antes del accidente estaba en mantenimiento profundo en un hangar, y no trabajó sobre ese avión, pero sí sobre un componente de ese avión que montó en otro. Que generalmente está prohibida la práctica de la canibalización, pero no necesariamente; que cuando el avión tiene todos sus componentes está bien.

En cuanto al grupo con el que trabajó en LAPA, dijo que la gente era experimentada y conciente y con conocimiento de manejo rápido de situaciones. Que la falta de elementos o repuestos se da en todas las compañías, y en LAPA los talleres estaban bien montados pero a mínimo.

Que los requisitos para pedir gente eran de alto nivel, las entrevistas eran de muy buen nivel, eran muy exigentes para ingresar, incluso el gerente y los exámenes, y las promesas de sueldo o retribución no se cumplieron.

Que nunca hizo trabajos especiales, y no hizo cursos especiales del avión porque trabajó por poco tiempo. Que para los trabajos chicos se

Poder Judicial de la Nación

compartían las herramientas de una caja común; que esto afecta la demora de un trabajo, pero no determina hacer mal o bien un trabajo. Que se espera que aparezca la herramienta para hacer el trabajo, o se pide a otro taller. Que las herramientas eran suficientes para su turno y su tipo de trabajo.

En cuanto a los aviones sobre los que trabajó, dijo que se recibió en 1974 con patente de técnico mecánico, y trabajó en aviones F 27, F 28, Boeing de Presidencia B 707 (sin tener habilitación), Guaraní, hizo inspecciones en Aerolíneas Argentinas en Ezeiza (6 meses o un año) y también estuvo meses en Austral. Que en todos los casos trabajaba simultáneamente en Fuerza Aérea, y todos sus cambios de empresas se debieron a cuestiones económicas.

Refirió que en LAPA trabajó en B 737-200, no en los 700, e hizo algunos trabajos como asistente en B 757.

Que el WRZ estuvo en el hangar desde que él entró en LAPA hasta después que se fue, por comentarios de otros mecánicos.

Que la tubería que cambió del WRZ era un componente del sistema hidráulico en la raíz del ala derecha; que ese cambio se hizo entre vuelo y vuelo (media hora o una hora), y el trabajo lo hizo bajo supervisión. Que le llamó la atención porque normalmente no está en stock en las compañías.

172) *Silvina Lorena OGAWA*

Refirió que trabajó en LAPA desde 1996 hasta 2003, siendo auxiliar de abordaje hasta 1998 aproximadamente, y luego comisario. Dijo que conocía a Weigel, y tenía relación con él como con cualquier otro piloto, no teniendo nada para destacar; que era comandante, y voló varias veces con él siendo ella tanto auxiliar como comisario; que en 1999 lo hizo unas cuantas veces, y él iba sentado a la izquierda del avión, con el uniforme de cuatro tiras. Que ella nunca voló en el cockpit, y con Etcheverry voló una o dos veces.

En cuanto al briefing de emergencias, señaló que en el B 737-200 chequeaban las luces de emergencia, las balizas y los toboganes. Que no tomaban la decisión de que un avión salga o no por una luz de emergencia; si alguna no andaba se informaba, y esto se lo enseñaban en los cursos.

Por otro lado, dijo que antes de que estuviera la prohibición, fumaban, y cree que hay ceniceros en el cockpit. Que cuando salió la restricción supuestamente no se fumaba, pero quizás alguno muy fumador algo fumaba. Señaló que ella trabajó en LAN en los últimos años (fue parte del personal trasladado allí por acuerdo) y no se fumaba.

173) Noelia SEOANE

Manifestó que trabajó como auxiliar de abordaje en LAPA un año y medio o dos, yéndose tres o cuatro meses después del accidente. Que volaba B 737, en vuelos de cabotaje, a Brasil y algunos a Punta Cana, no recordando el tipo de avión.

Que voló una vez con Weigel a Córdoba, no recordando si era comandante o copiloto. Que el día del siniestro había volado con el avión WRZ en el vuelo anterior al accidente, no recordando el destino. Que ese viaje fue todo normal, y no se acuerda de ningún incidente.

Que los reportes de los chequeos los hacía la comisario, y no recordó lo que declaró a fs. 1459 vta. en cuanto a que faltaba la baliza interior que no estaba.

Que a veces viajaba personal de la empresa que no era de la tripulación, creyendo que en algún momento lo hacía en la cabina, ya que el comandante puede autorizar el ingreso de personas.

Al ser preguntada acerca de si el día del accidente algún pasajero le hizo un comentario por algo que vio en la turbina izquierda del avión, no recordó la respuesta que brindara en instrucción.

174) Alejandro Jorge SPOSETTI

Como perito, ratificó los términos de la pericia de fs. 1161/1165 del Legajo de Prueba.

Poder Judicial de la Nación

Dijo que en la actualidad es comandante de A 320 en la empresa LAN Argentina, desde febrero de este año.

En cuanto a lo manifestado en la pág. 6 acerca de que el incendio de motor o falla dispara una alarma sonora y visible, aclaró que la detención del motor es visible porque el avión se va fuera de la pista.

Respecto a abortar por cualquier causa, señaló que no es solamente por una alarma; que se tuvo en cuenta la filosofía de abortos de despegue que se dividía en antes o después de 80 nudos; que después de 80 nudos tenía que ser una causa muy grave, y antes de 80 nudos es por cualquier causa, ya sea alarmas, que se cruce alguien en la pista, un pájaro, alguien gritando en cabina que se escuche, etc. Indicó que antes de 80 nudos, las alarmas que se disparan son las mismas que se pueden disparar después, por eso las conceptuadas para después de 80 nudos pueden estar antes de esa velocidad.

Agregó que es imposible colocar todas las causas posibles de aborto de despegue en un manual. Que lo que es claro es que antes de 80 nudos cualquier causa y las que afectan la seguridad de vuelo –detenerse un motor o fuego o cualquier circunstancia que haga inseguro el vuelo-, si hay duda se aborta, y luego de 80 nudos lo pensamos, pero no mucho porque no hay mucho tiempo. Que lo que él haría en ese caso, si suena la alarma, se corta y para el despegue

Indicó que el Manual de entrenamiento es el manual de operaciones, y el Manual de la empresa contiene el manual de vuelo. Que AOM y FCTM están incorporados en el manual de operaciones de la empresa, por lo tanto están contenidos en él, y tiene todo lo que dice ese manual pues está contenido. Respecto al manual de LAPA de 1999, en él se menciona que en cualquier condición adversa está contenida la configuración insegura.

En cuanto a la utilidad del manual o su función, dijo que cuando hacen los cursos tienen una parte teórica que se basa en los conceptos del manual de operaciones, se estudia y dan exámenes; luego en los cursos de

instrucción de simulador se hacen prácticas contempladas en el FCTM; que casi todo está contenido en los manuales y son de mucha utilidad; que esos manuales del avión y otros más, están contenidos en el manual de operaciones que utiliza la empresa, y todo esto es exigencia de la autoridad aeronáutica.

Señaló que, en lo personal, cree que no hay un número determinado de causas de aborto, que hay algunas más comunes que uno al principio tiene que conocerlas o saberlas; algunas son clásicas, por ejemplo parada de motor, pero por ejemplo no se practica que haya un camión en la pista o un terremoto.

Que las clásicas causas para abortar son fuego o detención de un motor; luego aparecieron fenómenos en la historia porque la ciencia o técnica van mejorando, y las medidas de seguridad van mejorando. Que desconoce por qué Boeing incluyó específicamente “configuración insegura”, pero los principios o causas clásicas son inseguridad, inhabilidad para volar, incapacidad de vuelo.

Ratificó los tres puntos de la pericia que efectuara, y respecto al tercer punto, aclaró que es un tema de mecánicos y no de pilotos.

Dijo que LAPA cumple con los boletines mandatarios. Que él trabajó con los manuales que le dieron en el Tribunal; se juntaron cinco peritos en total: él, dos de la fiscalía (López Camelo y Velasco) y dos de la defensa o que así parecían (Ardilla y Devesa). Que él no sabía que Velasco y López Camelo actuaron como peritos oficiales anteriormente. Manifestó que la base del trabajo la hizo él, y los de la fiscalía propusieron hacer trabajo aparte y no le dieron copia, por lo que no sabe qué escribieron.

En cuanto al FCTM, dijo que tiene relevancia porque les explica todas las maniobras de manera detallada; es lo que se puede esperar de un avión en distintas maniobras, siendo una ayuda importante; aclarando que en su vida profesional siempre ha tenido ese manual.

Al serle exhibida la fs. 2075 (fotos del accidente) para que diga si puede reconocer qué manual es, señaló que podría ser el FCTM, que en esa época el formato era de esas características y luego se hizo de una medida menor; que no se lee FCTM, pero podría ser.

175) Roberto DEVESA

Refirió que actualmente se desempeña en una empresa de aviación en formación. Que comenzó a volar a los 20 años, estando los últimos 30 en empresas de aviación; los últimos 20 años en Aerolíneas Argentinas, como comandante de B 737, de B 747, instructor de emergencias y de vuelo; Jefe de flota de B 737-200 de 2002 a 2006, y luego gerente de todas las flotas de dicha empresa, teniendo 15.000 horas de vuelo, de las cuales 8.000 son en B 737.

Ratificó la pericia que efectuara en autos. Manifestó que lo contactó el Sr. Sposetti, que era el perito oficial, y le dijo que trabajarían en lo posible en conjunto. Que se encontraron, hicieron reuniones, tuvo la documentación que le facilitó el juzgado y mantuvieron reuniones con todos los peritos de las partes, que en algunos momentos algunos no estaban; que intercambiaban lo que iban generando y se reunían cada 3 o 4 días; que quienes asistieron a las reuniones más asiduamente fueron Sposetti, Ardilla y él, y Lopez Camelo y Velasco fueron en una oportunidad, le pidieron el material, y luego Sposetti les informó que habían tenido una recusación. Que en una segunda reunión tenían un dictamen preliminar y ellos dijeron que había un punto sobre abortes de despegue que estaban en desacuerdo con el punto C y que iban a hacer una pericia en forma separada, en disidencia. Y que luego se enteró, por mail de Sposetti, que estaban en desacuerdo con los 2 primeros puntos, y como está permitido hacer una pericia separada así lo iba a hacer. Que los tres llegaron a un texto definitivo y se firmó, y eso es lo que ratifica.

Señaló que le llamó la atención en los puntos de pericia de si el MOE –MOV tenía más o menos causas que el manual del fabricante. Indicó que el Manual de operaciones de una compañía no es el MOE, que es parte integrante e indisoluble con otros volúmenes, con el que también está el Manual de operaciones del fabricante, el manual de emergencia, el de

despacho, etc. Que la compañía en su contenido incluye el manual del fabricante y el FCTM, y hay compañías -tipo United- que crean su propio FCTM. Que en el manual de operaciones de las compañías, éstas adoptan como propio el FCTM.

Indicó que lo que determina el fabricante es la base sobre la cual se hace el plan de instrucción de los pilotos, y con cumplir lo establecido en los manuales es suficiente para la correcta instrucción.

Manifestó que en el año 1997 ó 1998, en Aerolíneas Argentinas recibieron la directiva de sacarle pilotos a LAPA (cuando él era segundo jefe de flota B737-200, y el primer jefe era el comandante Sasi), de manera tal de entorpecer el desarrollo de LAPA para frenarla, y eso hicieron. Que en el mes de mayo de 1997 le sacaron 10 pilotos, a los 40 días le sacaron otros 10 pilotos, en abril de 1998, otros 10, y a fines de 1998, otros 10. Que a fines de 1999 le sacaban pilotos a SW porque LAPA ya había tenido el accidente.

Refirió que como los pilotos de LAPA tenían habilitación vigente, sólo les hicieron los papeles de ingreso y los pusieron a volar, y por eso dice que tiene vinculación indirecta de la instrucción de estos pilotos; que se les dio una charla y se les hicieron saber las particularidades de Aerolíneas Argentinas, y empezaron a volar inmediatamente, sin curso y sin simulador; aclarando que casi todos ellos hoy son comandantes de esa empresa.

En cuanto a si había diferencia en los manuales de LAPA con respecto a la filosofía de Boeing que pudiesen afectar la seguridad, dijo que no, ya que respetaba esa filosofía, y el manual de operaciones de LAPA tiene incorporado el FCTM, o sea que no tiene ni más ni menos, tiene lo que dice el fabricante. Que sigue las directivas de Boeing en los tópicos a tomar en el briefing de despegue, que son diez u once tópicos (punto 7-13-12), señalando un mero ejemplo que habla de potencia reducida, y esto difiere del operation manual del B 737-200 que es tecnología de la década del 60; que ahí se enumeraban una serie de causas de aborte de despegue a fines del 80-principios del 90, en que se plantearon cuestiones con los operadores principales que hablaban de seguridad operacional para el despegue, como que se separa la carrera de despegue en distinta velocidad –baja o alta-; que

Poder Judicial de la Nación

LAPA pone 80 nudos, y Aerolíneas Argentinas pone 100; que ésta es la frontera donde se separan las causales que prevee el operation manual de Boeing, la cual dice en régimen de baja velocidad no hay inconvenientes para quedar dentro del límite de la pista. Que en esa frontera LAPA dice antes de 80 nudos se aborta por cualquier causa, luego de 80 nudos está el ejemplo que mencionó de falla de motor, fuego de motor y cualquier otro tema que afecte la seguridad de vuelo.

Mencionó que la alarma de configuración de despegue se produce en el mismo instante en que se avanzan los aceleradores con el avión detenido, y es una alarma audible que advierte alguna configuración incorrecta. Que el tema de freno de estacionamiento lo agregó después el fabricante por un problema que tuvieron en Aerolíneas Argentinas, y esto lo agregó con un boletín mandatarario. Que cualquier falla comprende la alarma de configuración en la primera etapa.

Dijo que escuchó el CVR del avión siniestrado en Internet porque lo subieron los americanos, y vio que sonaba la alarma de configuración, y absolutamente era un motivo para abortar.

En cuanto a la posición de flaps y la lectura que hay que hacer para chequearlos, hubo modificación a través del tiempo para ver dónde se hacía; hace 25 años se colocaba a lo largo del rodaje, y hace 4 o 5 años Boeing cambió y ahora la befote take off se hace en la posición cuando el piloto completó la puesta en marcha, no se mueve y se completa toda la lista y sólo queda para el final los take off briefing; que esto fue para liberar la carga de trabajo en la fase previa al despegue.

Que en la industria hay varios accidentes similares, que produjeron el cambio del manual, desconociendo si el fabricante tomó como antecedente lo que pasó con el WRZ para las modificaciones. Señaló que al día de hoy, luego de 40 años, Boeing sigue sacando boletines mandatararios de modificaciones del manual del fabricante.

Manifestó que es imposible detallar la totalidad de las causas para abortar el despegue, ya que son infinitas, por eso se engloban y el fabricante dice cualquier hecho significativo que afecte la seguridad de vuelo. Que incluye configuración insegura, que son tres de los grandes acontecimientos, y luego engloba a todas.

Respecto al motivo por el cual los pilotos de LAPA se iban a Aerolíneas Argentinas, dijo que porque estar en esta última es jugar en primera, y LAPA significaba estar acotado en los vuelos; por lo cual, teniendo la posibilidad y aún resignando dinero, en su caso pasó de Austral a Aerolíneas Argentinas, ya que en la misma hay un horizonte más completo.

176) María Victoria BARTET

Dijo que actualmente trabaja en Aerolíneas Argentinas; que estuvo en LAPA desde 1995 a 1998 como auxiliar de abordaje; y allí voló B 737 y B 757. Que se fue de LAPA porque quería cambiar; era un momento en que no se tenía el vuelo programado –cambiaban el vuelo- y eso psicológicamente le hacía mal, ya que no podía tener una vida programada. Que por ese motivo se fueron muchos, cuando la jefa era Betina Angel. Que supone que los vuelos se reprogramaban porque se quedaba un avión o se rompía y se quedaba.

Señaló que el resto de personal de cabina eran todas jovencitas porque la empresa era nueva, pero estaban capacitadas.

Refirió que Carla Calabrese era comisario, y voló bastante con ella, participando en sus registros técnicos.

Respecto a cómo se asentaban las novedades, dijo que tenían un formulario donde escribían las novedades técnicas; una copia era para el comandante, otra para mantenimiento y otra para la jefatura. Que eran instruídas para eso. Que los ítems son novedades de cabina: una lamparita que no anda (lo más importante eran luces de emergencia), mesitas, etc.

En cuanto al registro técnico obrante a fs. 14578 que se le exhibió, dijo que ya se lo habían mostrado, que lo completó Carla Calabrese y la compareciente completó el punto 7, la firmó y la aclaración de firma es su

Poder Judicial de la Nación

letra. Que el visto bueno del comandante, donde dice Borsani es su letra, que ahí pone el nombre, pero se lo entregaba la comisario; lo que significaba que Borsani era el comandante del vuelo y él lo tenía que firmar. Que esto se lo informa en primer lugar la auxiliar a la comisario y ésta al copiloto si está primero, y luego al comandante, porque puede haber cosas no go. Que en este caso en el formulario se anotó lo del matafuego, y no se acuerda si eso es no go o si le dijeron cómo operaba. Que con Carla si había algo no go, no salían.

Dijo que no recordaba si tenían devolución de lo que labraban en el registro técnico, ya que se confunde con Aerolíneas Argentinas, donde se contesta al lado. Que lo que es no go, es así, y si lo arreglan supone que mantenimiento también lo completaba al lado. Que es normal que se anoten este tipo de cuestiones, si es algo que es no go se tiene que arreglar porque no puede salir el avión; que si son cosas como una lamparita o mesita, si tienen repuesto lo arreglan, y sino cuando lo llevan a hangares.

Que las cartillas de emergencia tienen que estar, y no se acuerda si faltaban en todos los asientos o había menos de las que tenía que haber.

Respecto al conocimiento que tuviera de alguna irregularidad internacional, dijo que no estaban los chalecos salvavidas cuando iban a Punta Cana, que eso es no go, y fue una auxiliar que voló quien se lo comentó. Que cree que después hubo una denuncia gremial por esto.

Que ella volaba a Punta Cana, y en los vuelos que hizo ella, había salvavidas, lo chequeaban ellas uno por uno.

Dijo que recordaba que una vez, cuando llegaron a Mendoza, el de mantenimiento le dijo que el avión estaba destruído, que había tenido problemas y el comandante que tenía que subir (cree que Ferrante) no salió con el vuelo, ya que se ve que el avión estaba no go y cambiaron de matrícula.

Refirió que su curso de capacitación en su ingreso se lo dio Piñeyro, y fue bueno, ya que tuvieron acceso a cosas que en general no se dan, como lo de la MEL.

Por último, manifestó que voló poco con Weigel porque él era de SAAB, recordando que era jodón, alegre, hacía chistes, les hablaba, si bien no lo llegó a conocer tanto, señalando que su personalidad no tiene nada que ver con cómo sea como piloto.

177) Mariana LLOBERA

Dijo que trabajó en LAPA desde el año 1996 hasta junio/julio de 1999; que fue auxiliar y en los últimos meses, comisario. Que voló B 737 y 757. Que lo conoció a Weigel, de quien no puede opinar como piloto porque no tiene los conocimientos; que no lo conocía mucho pero parecía buena persona, hacía chistes, juegos de palabras, se involucraba con la tripulación y trataba de que se sientan cómodas en los vuelos. Que tenía el aspecto de una persona triste o deprimida, como que algo no estaba bien, y esta era su sensación. Que una cosa era la fachada de su personalidad (era jorobón), pero eso es lo que percibía de él, aunque nunca habló con él, con quien voló varias veces en B 737, cuando era comandante, y el último año, seguro que lo hizo. Que ella en ese momento estudiaba psicología, y veía en él esa doble modalidad, de ser jocosos y tener un dejo de tristeza; como una personalidad con inestabilidad emocional, pero no patología.

Comentó que después se fue a British Airways, habiendo sido buena su experiencia en LAPA, que le gustó, y todo lo prometido se cumplió. Que tal vez hoy, y comparando con British, se dé cuenta de que algunas cosas de seguridad no eran las óptimas, o el aspecto de los aviones, pero en su momento confiaba en los comandantes y copilotos. Que las cosas que ella chequeaba por lo general estaban perfectas (luces de emergencia, por ejemplo), y dependía de quién era el comandante si el avión salía o no, ya que había pilotos muy estrictos –la mayoría, que venían de Fuerza Aérea- y con ítem no go, no salían. No recordó cuáles eran los más flexibles.

En cuanto a su visión de Weigel, era un saber popular entre sus compañeras de vuelo que las cargaba, y se involucraba con la tripulación a través de los chistes. Que con él la cabina estéril era como debía ser, porque

dependía de la comisario, y se hacía lo estandarizado, no habiendo presenciado nunca una violación de la misma.

Agregó que con Etcheverry nunca voló, y con Tantos lo hizo un par de veces; que como profesional era buena, trabajaba bien, y personalmente era de tener ideas negativas, no estaba conforme con la empresa desde lo económico, estaba enojada cuando tenían que volar por el cansancio, y decía que quería días de vacaciones en una fecha y no le tocaban.

178) Adolfo Andrés LOPEZ BORGHELLO

Dijo que actualmente trabaja en Aerolíneas Argentinas, desde 2006; es copiloto de A 310 que ahora dejó de volar porque hizo la transición a Jumbo. Que ingresó a LAPA en 1994, como copiloto de SAAB 340; así estuvo dos años y luego pasó a copiloto de B 737, hasta el cierre de la compañía.

Señaló que no tiene cosas para acotar sobre Weigel, con quien hizo seis o siete vuelos en B 737, entre 1997 y 1998. Que con el declarante como copiloto, cumplió cabina estéril, listas y demás, ya que nunca permitió otra cosa y en la cabina son dos. Si hubiera notado que no los cumplía, se los hubiera hecho cumplir. Que como copiloto, si hubiera escuchado la alarma de configuración de despegue, le hubiera dicho correctamente que se detenga y si no lo hacía, lo hubiera hecho él, ya que los dos tienen acceso a poder frenar el avión.

Indicó que a la fecha del accidente, no había faltantes de tripulación en LAPA.

Que conoció a Etcheverry y fue instructor de él en sistemas. Que él es instructor de tierra –no de vuelo- con patente habilitante. Que Etcheverry era Standard, no sobresalía del grupo, ni por debajo ni por arriba.

Que voló con comandantes instructores 100 horas, y en cada vuelo se hacía la planilla diaria de instrucción, firmada por el copiloto y el

instructor, y luego de eso se queda liberado a la línea para volar con cualquier comandante.

Agregó que la personalidad de Weigel era normal, ni depresiva ni divertida, y no era amigo sino sólo compañero de vuelo.

Señaló que no tuvo incidentes ni accidentes, y sí algunos abortos de despegues, por temas de motor, o por un tema de torre de control porque había perros cruzando la pista.

Dijo no recordar que un comandante hubiera rechazado aviones por estar no go, señalando que en todas las compañías salen con ítems diferidos.

Al serle exhibidas las fs. 15206/15207/15208, reconoció sus firmas, aclarando que se trata de una nota suya respecto a Piñeyro, con quien hizo 2 o 3 vuelos, y era nuevo en la compañía. Indicó que en un vuelo de Mar del Plata se levantó para ir al baño y había otra persona atrás, y cuando volvió se sentó ese en su lugar; que Piñeyro le dijo que estaba habilitado, y se sentó atrás con desconfianza. Que se trataba de Argimón Arcuri, un copiloto en instrucción, que no se acuerda si fue a simulador, pero no estaba habilitado como copiloto (estaba en instrucción), y casi se van de pista.

Que en otro vuelo hizo una aproximación en San Fernando, perdió de vista la pista y no siguió el procedimiento y realizó una vuelta de 360° y terminaron en la Av. 9 de Julio y Corrientes; que el declarante le pidió que hicieran las cosas como corresponde, y ahí volvieron. Que Piñeyro le pidió que esto quede entre ellos y él hizo la mencionada nota, por un tema extremo de seguridad de su persona y del resto de las personas. Que Chionetti le pidió que asiente el episodio por escrito, ya que el hecho lo ameritaba. Que García y De Víctor eran de gerentes de instrucción y de operaciones; desconociendo si la empresa aplicó sanción por esto a Piñeyro o a Argimón.

Mencionó que los registros técnicos de cabina son completados por las tripulantes y el comandante los firma.

Que jamás vio que un piloto cargara aceite en la turbina bajo ningún concepto, y tampoco que hicieran tareas de mantenimiento.

Poder Judicial de la Nación

Que luego de la nota (del 10/6/95), le llegaron amenazas de Piñeyro durante 2 años, pero no por parte de la empresa, sino por mensajes de otras personas..

179) Carlos Tomás CANEVARO

Dijo que actualmente trabaja en LAN, desde agosto de 2005, y que tiene relación sólo laboral con Borsani.. Que ingresó a LAPA en mayo de 1999, y estuvo hasta julio de 2001, habiendo volado como copiloto de B 737-200, B 757 y B 767.

Que tuvo como instructor a Baigorri y a Molteni, y rindió con Luna de Fuerza Aérea; que hicieron instrucción del avión en Mendoza y luego voló en la línea, pero no recuerda mucho más que eso. Que los primeros vuelos eran como observador y después empezó a volar sentado a la derecha.

Señaló que no sabe si le confeccionaron planillas de calificación, desconociendo si hay obligación de efectuarlas; que la autoridad aeronáutica no lo exige, es algo de la empresa. Se le exhibió la fs. 107 de su legajo, y reconoció su firma en una planilla de calificación de vuelo.

Que realizó la instrucción en los hangares de LAPA y el simulador en Denver; que la parte teórica la dieron los instructores y la práctica, Baigorri; luego hizo algunos vuelos con instructores y rindió en el avión con la Fuerza Aérea. Que luego de ser habilitado, hizo vuelos de observador; que cuando empezó a volar a la derecha, lo hizo con comandantes instructores, como Borsani y Méndez, y fue calificado por instructores con S, luego de la habilitación.

180) Julio César Del Valle AYDAR PAZ

Refirió que ingresó en LAPA en 1997, y estuvo hasta que la empresa quebró; que era copiloto de B 737-200 y 700, y en 1998 ó 1999 se pasó al B 737-700, y que no voló con Weigel ni tenía relación con él, ya que volaba en otra línea.

Manifestó que luego de estar en LAPA, fue piloto de Líneas Aéreas Federales, de LAN Argentina y ahora es de Aero Rutas.

Dijo que el primer curso lo hizo en Denver; los vuelos de entrenamiento los hizo en Bahía Blanca, y eran vuelos normales de instrucción.

Indicó que si alguna vez no le otorgaron las vacaciones que solicitara, debe haber sido por necesidades operativas, que es el único motivo para no darlas, aclarando que no voló con vacaciones vencidas.

Señaló que tiene licencia habilitante como instructor de vuelo, y que no hizo curso especial para ello pues tenía experiencia en el avión.

181) Víctor Daniel VARILLAS

Manifestó que trabajó en LAPA desde agosto de 1997 hasta su quiebra; que luego estuvo en una empresa de seguridad, y en septiembre de 2004 ingresó en Austral, donde vuela como primer oficial.

Refirió que en LAPA, siempre voló B 737-200 como primer oficial, y en la última etapa como piloto. Que lo conocía a Weigel y voló en alguna oportunidad con él, en el año 1999, no más de cinco veces en ese verano. Que no recuerda nada en particular de Weigel y no puede opinar mucho, porque él era copiloto y Weigel comandante. Que tenía una personalidad extrovertida y en determinados momentos era divertida, y le pudo haber llamado la atención eso en su actividad, ya que su forma de ser es diferente. Que en los vuelos con él cumplió normalmente la rutina de los controles y chequeos, ya que él no hubiera permitido que no se cumpliera.

Dijo que no tenía deuda de vacaciones, y al serle leída la fs. 7178 vta., donde mencionó que nunca se había tomado todas las vacaciones que le correspondían, aclaró que siempre estuvo dentro de los períodos que marca la ley, y puede que en algún año le quedaran días para el otro año, pero que eso es una responsabilidad suya; que quizás pasaban de un año al otro algunos períodos, se tomaba 30 días y restaban 10 días para el año siguiente; que está en cada persona distribuirlo de acuerdo a la conveniencia de cada uno.

Poder Judicial de la Nación

Se le leyó la fs. 7179, donde mencionó que se le adeudaban 30 días de vacaciones, y manifestó que cada vez que pedía vacaciones a la compañía se las daban, y la deuda de 30 días es aproximada, ya que no tenía conciencia en ese momento de cuántas le debían y cuántas le faltaban, que no sabe si lo que dijo allí correspondía al año 2000 o al anterior. Que por lo que dice la ley, cada uno es el responsable de administrar sus vacaciones.

Manifestó que practicó la conducta a seguir frente a la alarma de configuración en los simuladores de vuelo, pero no tuvo en LAPA alarma sonora en un despegue.

Le fueron exhibidas las planillas de calificación de junio de 1997 en su legajo, para que lea la observación de fs. 52 (cuando se cometen errores en vuelo por ninguna causa deben discutir los tripulantes en vuelo), y señaló que el instructor lo escribió porque hubo discusión por una maniobra con el otro alumno –los 2 ingresaban para copiloto– por una falla que no se puso, y éste les explicó que tenían que asesorar o acompañar la decisión del comandante o del que decide; que es una observación correcta para que no se superpongan actitudes en una cabina ante una situación.

Que actualmente, si el comandante viola la norma o procedimiento, el copiloto no debe cumplir con esa indicación, y si el comandante sale de las normas o sale de la ley, está obligado a hacérselo notar, dejarlo en evidencia o sacarle el avión.

Respecto a lo que surge del CVR del avión siniestrado, explicó que él como copiloto, antes de que sonara la alarma de configuración, con el control de listas, hubiera tomado otra actitud. Que en la carrera de despegue y con la alarma sonando, como copiloto le hubiera pegado un grito en algún momento para que aborte, con unos segundos necesarios para poder tomar la decisión de abortar. Pero que si ya superó determinada velocidad, no puede decirle que aborte, porque quería despegar; el aborte tendría que haber sido instantáneo, y él hubiera dado el grito de que aborte si no abortaba.

Señaló que si el comandante no está actuando bien, ante una violación severa de normas, debe ponerle en evidencia el error, y si continúa con esa actitud, debe ser suplantado por la incapacidad del mismo, y actuar. Que, profesionalmente, un copiloto tendría que darle la orden de que aborte, ya que el copiloto es otro piloto dentro del avión y debe accionar.

En relación a un aborte de despegue que tuvo con Gaspari, recordó que fue porque se observó baja de presión de aceite en los motores y el comandante decidió abortar, aclarando que al momento de ocurrir, la falla es verdadera porque suena la alarma, por más que luego se detecte que fuera falsa alarma.

Manifestó que nunca en sus 22 años de vuelo escuchó que un piloto entrara en pérdida situacional en un caso real, que la misma es una frase de la jerga aeronáutica relacionada con CRM, y conciencia situacional está referida al gerenciamiento de cabina. Que pérdida situacional significa que dos personas, en el mismo momento, ven una situación de diferentes formas, y esto es de la jerga técnica.

182) José Antonio CARRIZO

Manifestó que ingresó a LAPA el 7 de enero de 1999 como primer oficial de B737-200, y luego pasó a copiloto de B 737-700, en diciembre de 1999. Que siguió en LAPA hasta el 2002, cuando se desvinculó por temas económicos de la empresa; estuvo un año sin actividad aérea, luego en aviación ejecutiva –para el Sr. Cavallieri- y en marzo 2005 ingresó como primer oficial en Austral, siendo actualmente capitán.

Señaló que al momento del accidente, no estaba vencido en sus vacaciones, y que a Weigel lo conoció y voló con él, no recordando en cuántas oportunidades.

183) Eduardo Fernando COLODRO

Refirió que ingresó en LAPA en julio o julio de 1997; hizo simulador y empezó a volar en la línea en noviembre de 1997 como copiloto de B 737-200; al año pasó al B 737-700 (en septiembre de 1998 hizo el curso

Poder Judicial de la Nación

en la fabrica) y cuando se fue esa línea volvió al B 737-200; posteriormente fue técnico de vuelo de B727 y luego se fue, cuando quebró la compañía. Que después trabajó en fumigaciones, en transporte ejecutivo, luego estuvo LAFSA y en Austral, donde actualmente es comandante de línea MD 80.

Dijo que a Weigel lo conoció en las reuniones gremiales, pero nunca voló con él; que era simpático, muy hablador y entrador con las personas que no lo conocían.

Que al momento del accidente, regresaba de sus vacaciones.

Señaló que al momento del simulador estaba vencido en vacaciones, pero las tomó más adelante. Recordó que presentó el pedido de vacaciones y en ese momento había 2 aviones de los B 737-700 que tenían curso de navegación diferente, y como se había ido muchos pilotos de la empresa a Aerolíneas Argentinas se quedó trabajando unos meses porque había defasaje de pilotos y lo necesitaba la empresa.

En cuanto a sus vuelos de instrucción, dijo que hizo simulador con Ciarlo, rindió con García, y voló con él (quince días o un mes), y tuvo una inspección con Véliz hasta que lo liberaron a la línea.

Dijo no recordar que en las inspecciones en vuelo de Fuerza Aérea le preguntaran respecto a las vacaciones, pero ahora dice que las tiene asiduamente. Que las vacaciones fueron regularizadas cuando se pusieron al tanto de la 671 y los pilotos controlaban tiempos de servicios y vuelos y cumplían en informarle a la compañía para que fueran tomadas en tiempo y forma.

184) Oscar BURUTARAN

Dijo que ingresó a LAPA en marzo de 1993 como comandante de B 737-200; que hizo un curso de 30 días en una escuela, y a partir del año 1997 pasó a B 757, volando con instructores de la Boeing durante unos meses; luego pasó al B 767 y tuvo que hacer un curso de diferencias con el B 757.

Que después de LAPA voló en SW hasta que se quedó sin trabajo, luego estuvo en LAFSA, que no tuvo aviones, y al final le llegó la edad de jubilarse.

Con respecto a Weigel, dijo que lo vio en los pasillos dos o tres veces, y a Etcheverry nunca lo había visto antes del accidente.

En cuanto a la seguridad aérea en LAPA, dijo que para él siempre fue buena, nunca tuvo problemas; que voló poco el B 737 y el resto de los aviones eran O Km, y todo se hacía como se tenía que hacer, no teniendo nada que objetar.

Manifestó que tuvo un accidente en un avión de LAPA en 1994, por problemas en una rotura de una tijera en San Luis, que se fisuró en el aterrizaje; intervino la JIAAC, concluyéndose que fue por fatiga de material.

Que la tijera se reparó en San Luis, adonde había un mecánico, ya que llegó un avión desde Buenos Aires con el repuesto; lo arreglaron y volvieron al otro día con avión en ferry, con el tren abajo en todo el viaje.

Señaló que hizo vuelos con Olcese a Punta Cana, recordando que en una oportunidad tuvieron una falta de salvavidas, porque en la semana el avión volaba cabotaje, y en Ezeiza notaron que faltaban salvavidas, llamaron a mantenimiento y a su jefatura para ver qué hacer; hicieron la verificación de lo que tenían y si mal no recuerda, está permitido chaleco salvavidas o ayuda de flotación -que son los asientos-, y además las 6 puertas son toboganes que se hacen balsas y tienen también las balsas a bordo que se pueden utilizar. Que no obstante se programó el vuelo para hacerse pegado a las islas (estaban Chionetti como jefe de línea y Diehl de operaciones); estaban con poco peso del avión y por eso se determinó hacer el vuelo, el que no tuvo ningún inconveniente; fue un vuelo diurno y esquivaron para el lado de las islas (ruta alternativa con planeo preparado para poder aterrizar). Que estando los cojines el avión, están perfectamente cubiertos los salvavidas, que eran para dar más seguridad. Que en LAPA siempre ponían en todos los vuelos chalecos a bordo, alrededor de 60, que estaban distribuidos, señalando

Poder Judicial de la Nación

que por lo general iban 120 o 130 pasajeros. Que sin salvavidas (chaleco o para flotar), en un vuelo sobre tierra es avión en condiciones go.

En cuanto a sus vacaciones, dijo que tuvo problemas al principio, cuando entró en la empresa, el primer o segundo año, y reconoció los partes que le exhibieron.

Refirió que nunca tuvo falsas alarmas, y no hizo nunca aborto de vuelo por configuración. Que lo que sonó en el avión siniestrado se practica cada seis meses o cada año en simulador, y cuando suena automáticamente se hace aborte de despegue, y esto es claro, se saca potencia y se vuelve a plataforma; aclarando que es la alarma más sonora, que se escucha desde el baño de atrás. Que no tiene explicación del accidente, y que los mecánicos le dijeron que estaban los sinfines adentro, es decir que no bajó el flaps.

185) Juan Héctor Blas SCHMID

Declaró que ingresó a LAPA en julio de 1996, como capitán (comandante) de B 737, estando así hasta julio de 1998. Que desde julio de 1997 fue instructor de simulador del avión, y de vuelo hasta julio de 1998, cuando pasó a B 757, y posteriormente fue capitán de B 767 hasta que quebró la empresa. Que luego pasó a LAFSA y a los dos o tres meses ingresó en SW como capitán de B 767, hasta que la empresa cesó las operaciones. Que posteriormente a ello mucha gente ingresó a LAN Argentina, pero él no. Que cuando ingresó a LAPA tendría 7.500 horas de vuelo, de las cuales 3.500 ó 4.000 eran en aviones jet. Que voló aproximadamente un mes con instructores, luego del curso de simulador. Que el lugar de comandante es muy importante porque es a quien se le deposita la confianza, y él tuvo esa función desde 1981 en aviones jet, sin ningún incidente.

En cuanto al CRM, dijo que hizo el inicial en 1998 ó 1998; que era un tema que se estaba empezando a implementar, y en LAPA hizo por lo menos dos recurrents.

Señaló que en realidad no volaba tanto en LAPA sino que más bien ocupaba su tiempo en dar instrucción, no recordando haber efectuado vuelos con Weigel, quien tampoco le tocó en simulador. Que sabe, por verlo circular en la empresa, que en lo personal era normal, amable, de buen trato, alegre.

Indicó que había reuniones de instructores donde consensuaba para tener una misma cultura de vuelo en la cabina y en los procedimientos -se usaban los publicados por Boeing-, y en las reuniones se trataba de que todos hablaran el mismo idioma. Que él nunca participó en reuniones de instructores para evaluar un legajo o definir ascensos de comandantes, pues eso era una función de la gerencia de instrucción y de operaciones de la empresa.

Que él era instructor en simulador y en vuelo, señalando que los vuelos en ruta por lo general también se hacen con instructores, para que vean el aeropuerto y se familiaricen. En cuanto a los vuelos de cabotaje, los particulares o especiales eran en las pistas de Ushuaia y Salta, que se practicaban en simulador.

Que tuvo deuda de vacaciones en el período inicial, en 1996, y después se le fue acumulando un poquito; que no es que no tenía vacaciones sino que o no tenía el total, fue teniendo un poco menos, y a la fecha del accidente se le adeudaban vacaciones, del orden de los 80 o 90 días de vacaciones. Que siempre se cumplió el descanso entre un vuelo y otro y nunca tuvo programación de un vuelo sin haber descansado el día anterior. Que la actividad de vuelo del instructor no es tan exigente, ya que en el simulador está evaluando, no está volando y por eso no se sentía cansado a pesar de la falta de vacaciones. Que en la legislación se cuenta el tiempo de instructor como tiempo de servicio. Que estrictamente, según lo que dice la 671, hizo vuelos con vacaciones vencidas. Que esto uno lo plantea con el jefe de línea, pero él nunca hizo un planteamiento por escrito respecto a esto; que pedía las vacaciones y la empresa las daba de acuerdo a la programación ejecutiva, en función de las posibilidades que tenía, ya que estaba en crecimiento.

Poder Judicial de la Nación

Recordó que cuando ingresó, en 1996, el gerente de operaciones era De Víctor y el de instrucción García; el jefe de pilotos era Chionetti, y después el jefe de línea fue Borsani, y de operaciones fue Diehl.

Señaló que en B 757 voló con instructores un poco más (por lo menos seis meses) porque era un avión de más porte y tenía diferencias tecnológicas con los otros aviones, y además requería el conocimiento y operación en el área Caribe y EEUU, y del idioma para comprender las comunicaciones.

Mencionó que con Lester voló alguno de los turnos, luego del inicial, en adaptación a las rutas, y en otro vuelo a Ushuaia en el cual el avión tuvo una falla y la solucionaron muy bien.

Que participó como instructor del nombrado en una opción a comandante, creyendo que tenía los antecedentes para ingresar como comandante, pero en la evaluación posterior en la gerencia de operaciones de la empresa, se lo habilitó como copiloto y siempre fue copiloto.

En cuanto a los pilotos que reprobó en simulador, recordó uno de los primeros cursos, en que un piloto tenía un problema, ya que en la técnica era normal y conocía los sistemas, pero no podía resolver una maniobra (falla de motor en despegue) y terminaba en accidente. Que esto fue expuesto y en el momento en que rindió el examen de simulador no la pudo resolver, y su informe a la jefatura de línea, siendo el gerente de operaciones Diehl, fue que no había aprobado el curso y no ingresó a la empresa. Indicó que no hay muchos casos que conozca de copilotos que no asciendan a comandante.

Que el paso siguiente a calificar a un piloto “apto”, era aprobar con el instructor y el inspector de Fuerza Aérea en el examen; después la empresa le programaba un mínimo de 2 ó 3 turnos para ser inspeccionado en vuelo por Fuerza Aérea, y si lo aprobaba iniciaba el otro proceso de empezar a volar.

Que el primero que lo ve en el proceso de evaluación, es el instructor, y éste se reportaba al jefe de línea.

Que no fue convocado formalmente a reuniones de instructores; que las mismas eran informales, y no eran periódicas, ya que los tiempos no dan. Que no participó en ninguna en la que se haya tratado el caso de Weigel.

186) Alejandro Esteban PARISEY

Manifestó que desde 2005 es piloto de LAN Argentina, donde ingresó como copiloto y ahora es comandante.

Refirió que en LAPA entró en julio de 1998 y estuvo allí hasta octubre de 2002; que fue copiloto de B 737-200 (hasta fines de 1999 ó principios del 2000) y luego de 737-700.

Que voló con Weigel dos o tres veces, no recordando la fecha, pero no fue próxima al accidente. Que era alegre y extrovertido. Agregó que por su función de copiloto y la poca experiencia en línea aérea, no le llamó la atención nada de él, y todo era normal en los despegues y también la cabina estéril, mencionando que la del CVR del vuelo accidentado no entraba en los procedimientos normales. Que si él hubiese sido Etcheverry, supone que hubiese advertido y operado los controles para abortar directamente.

187) José María PATETTA

Refirió que ahora está en LAFSA. Que ingresó a LAPA en 1997 como comandante de B 737-200, luego en 2000 pasó a B 737-700 también como comandante y voló así hasta 2002, fecha en que LAPA cesó las actividades.

Que a Weigel sólo lo conoció de vista, no tuvo oportunidad de volar con él; y con Etcheverry voló en dos oportunidades, y su actitud era normal, buena, con un desempeño absolutamente normal.

Dijo que antes de ingresar a LAPA tendría 15000 horas de vuelo, todas en aviones de gran porte (en B 707 tenía 10.000 horas como comandante).

Que la programación de LAPA era muy variada, y por día una misma tripulación podría hacer un vuelo o dos.

Señaló que no voló aviones no go, que no hubiera aceptado volar un avión en condiciones no go, y no conoce a nadie que haya volado en esas condiciones.

188) Alejandro Juan LOPEZ CAMELO

Manifestó que en la actualidad es piloto comandante de Aerolíneas Argentinas y además está a cargo desde 2004 de la vicepresidencia de IFALPA, con responsabilidades en 5 países, siendo también secretario de seguridad de APLA desde hace un año y medio.

En cuanto a los procesados en autos, dijo que algunos de ellos fueron compañeros de trabajo y a Peterson lo conoce de la escuela de aviación militar. Que a Weigel lo conoció como oficial del ejército cuando se desempeñaba como instructor en la escuela de aviación, donde estuvo desde 1973 hasta 1980. Que en ese momento había en la aviación militar dos promociones; oficiales de carrera que eran cuatro o cinco, y los oficiales incorporados como pilotos técnicos eran pilotos comerciales que rendían, y en este grupo había 12 a 18 personas.

Que lo que recuerda de Weigel de aquel momento, es vago, no sabiendo si ingresó en 1979 o cuándo. Que él fue instructor de vuelo de avión y estaba a cargo de la jefatura académica en la parte teórica. Que daba teoría de vuelo por instrumentos y simulador, y recuerda vagamente haber dado simulador a Weigel. Que lo conocía del aeropuerto de Don Torcuato, donde su padre –Osvaldo Norberto-, que falleció, tenía una escuela de vuelo y Weigel era su alumno, siendo probable que él o su padre hubieran firmado el visto bueno de presentación de Weigel al ejército.

Indicó que investigó el accidente de Ushuaia en el que el avión salió al mar, y luego estuvo involucrado en el comité de seguridad, donde

intervino en los últimos seis accidentes graves. Que siempre asesoró, en particular sobre

factores humanos, y estuvo involucrado en el proceso de investigación que se hace paralelo al de la JIAAC.

Que en el accidente de LAPA asesoró en el área de factores humanos al comité que se formó, integrado por Buxton, Siri, Costigliolo, etc. Que sabe que ese informe se lo elevaron al juzgado.

Señaló que APLA tiene una página de Internet, y hay un área de seguridad a cargo de la prensa de APLA, donde se publica lo que se propone. Que últimamente, en relación al juicio de LAPA, se publicó la situación de Aeroparque, y está el tema del juicio por el accidente, conociendo el párrafo del artículo que les devuelve la esperanza de la teoría sistémica.

Que participó en el curso de facilitadores de CRM, donde dieron un cambio a esa herramienta de instrucción, apoyando la Fuerza Aérea el nuevo planteo de formación y allí dieron un curso de 10 días, TEMS CRM LOFT, siendo director del curso y profesor.

Le fue leído del programa del curso que dio, el módulo 2, donde dice “caso LAPA informe Helmreich”, manifestando que analizó ese informe y en el curso también estaba Borsani, y se lo usó desde el punto de vista académico, habiéndole pedido permiso antes a Helmreich. Señaló que no disertó sobre LAPA sino que lo puso a consideración de los alumnos, dentro del modulo; que se analizó la cultura nacional, profesional e individual, y se usó la visión sistémica; que no se hicieron comentarios sino que se pasó el power point de Helmreich y Borsani, que estaba presente y lo puede confirmar.

Comentó que tiene relación con Helmreich ya que es un ambiente pequeño y fue observador de factores humanos de OACI, y ahí lo conoció en sus exposiciones en 1989, cuando ya era referente mundial. Que no tuvo que ver con el adelanto de gastos de Helmreich para que viniera al juicio; que simplemente sabe que el comandante Pérez Camallo (presidente de APLA) se enteró que tenía que poner plata de su bolsillo y él le adelantó el dinero, y luego se le reintegró el dinero.

Poder Judicial de la Nación

Que a través de APLA presentó escritos en Aerolíneas Argentinas por cuestiones de seguridad aérea marcando las diferencias de las normas nacionales y la OACI, pero no en contra de los imputados.

Que en la jornada del año 1997, se planteó una discrepancia con el Comodoro Gonzáles de la DHA, se mostró la diferencia del NESTAR y el anexo 6 (operaciones de vuelo, instrucción) de OACI, y se decidió que fuera OACI la que laudara entre las partes, y eso lo pidió la autoridad aeronáutica.

En cuanto a las vacaciones adeudadas a pilotos hasta el año 1991, se presionó a Aerolíneas Argentinas por la deuda de vacaciones y se reclamó, pero no participó en la de LAPA.

Manifestó que ahora no está volando en Aerolíneas Argentinas por un parte médico prolongado que fue levantado hace cuatro días, por lo que ya está en condiciones de volar. Agregó que el 4/10/07 tuvo un infarto en un entrenamiento de simulador en Brasil, y quedó internado luego del simulador, fue operado en la Fundación Favalaro el 6/12/07, y el suyo es el tercer caso en que ocurre esto, pero sólo uno a su edad.

En cuanto a su docencia en el INMAE, dijo que daba operaciones aéreas para el curso de médico durante 3 años, creyendo que fue de 1996 a 1999. Que lo convocaron como instructor de habla hispana y a pedido de quien estaba a cargo del INMAE (cree que Gugliotta), que participó de esas clases. Que todo fue ad honorem y le entregaron un diploma, que también trabajó en el tema de cámara bórica y en otro proyecto con Prelooker.

Que trabajó para IFSA, instituto francés de seguridad del aire, siendo contratado como instructor de habla hispana, y ofreció sus servicios para Cuba, Chile y el ejército, pero no estuvo encargado de la comercialización del sistema; que sabe que mandaron cartas a todas las empresas como potenciales clientes, entre ellas LAPA. Que la firma comercializaba cursos de CRM iniciales, ya que vende entrenamiento, y él fue convocado para instruir a los potenciales clientes de habla hispana.

Al ser preguntado acerca de si se presentó en LAPA para pedir por un piloto, para que se incorpore a trabajar, para hablar con Diehl, para pedir por una sanción de Weigel en LAPA o que se bajó de vuelo a Piñeyro, dijo no recordarlo, pero que es probable ya que el ambiente es pequeño, y con Diehl tenía una relación laboral armoniosa y una relación previa de los padres de ambos, y con él no sólo habló de Piñeyro sino que pidió por muchos otros en las empresas, y si pedía era porque esa persona porque podía operar en la empresa.

Refirió que intervino mucho en jornadas nacionales interdisciplinarias de seguridad aérea, como la de octubre de 2004 en Córdoba, exponiendo sobre seguridad sistémica, no pudiendo asistir a la de diciembre de 2005 en Trelew, Chubut, pero era el mismo trabajo que el 2004 más actualizado.

Que en Córdoba no se trató el tema de LAPA como caso, pero a nivel mundial hay un ejemplo que usa la OACI que por la similitud del accidente parece tomado de ahí, y se utiliza para estudiar comportamientos de las defensas. Que en las jornadas de esa ciudad estuvo Rívolo, que hizo una exposición pública de LAPA, y tuvo contacto con él, como con todos los disertantes. Que para la comunidad aeronáutica el caso es importante y trágico, y es imposible no hablar de ese tema como el caso de Fray Bentos. Que por supuesto que habló con Rívolo del caso de LAPA, y fue convocado a exponer lo mismo en jornadas de regional meeting de IFALPA; que él estaba convaleciente por su enfermedad y expuso en el Sheraton de Córdoba, pero no tuvo otros contactos con Rívolo además de estos.

Que en la sede de APLA se hizo una función especial para proyectar la película del WRZ, pero él no estuvo presente ahí; estuvo en el Sheraton cuando se presentó para todos los gremios aeronáuticos; que esto pudo haber sido en 2005; hubo un debate en el Sheraton y antes de que saliera la película hubo un debate en la mesa para preguntar, recordando que el mejicano era Luis Arroyo.

Poder Judicial de la Nación

Que sus conversaciones con Rívolo no influyeron en su opinión para nada, ya que está en el tema hace muchos años y lo único que le interesa es buscar las causas profundas del por qué pasó.

Mencionó que no habló del accidente con Diehl; que sólo habló antes de que tomara conocimiento de lo que tenía que escribir y él le solicitó por una comunicación telefónica al teléfono particular que pusiera un párrafo para no involucrarlo y le respondió que si había algo para favorecerlo lo iba a hacer, que tenía las copias y no las había leído, y luego de esto nunca más habló; que se cortó algo con él luego del escrito que presentó. Que le llamó la atención cuando lo llamó porque aún no había tomado contacto con la realidad de lo que tenía que estudiar, pero esto no lo influyó en nada. Agregó que como perito en la causa fue nominado por Torres, no sabe si a propuesta de alguien.

Sobre Velasco, dijo que analizó su pericia, y también estuvo como perito con él a pedido del Tribunal.

Manifestó que Gelso fue quien lo llevó al centro de instrucción de vuelo de Aerolíneas Argentinas, y fue subgerente de instrucción de dicha empresa e ideó el proyecto instrucción de Catalinas. Agregó que a Mc Innis lo conoció cuando era presidente de IFALPA, y a Mauriño lo conoce porque volaron en Aerolíneas Argentinas, en centros de instrucción de vuelo de la empresa.

Al serle exhibidas las dos pericias, ratificó las mismas como también su firma.

Respecto al Punto 9, página 9, Parte 2, señaló que por las normas contenidas en Anexos de OACI y lo que el país convino en 1944 (decreto 1496, normas FAR, CN 75, inc. 22), el país esta obligado a cumplir las normas de la OACI, y si no lo pudiera hacer o no compartiera el texto base que es lo mínimo que hay que cumplir, lo debe notificar fehacientemente a la OACI y fundamentar por qué no lo puede hacer, y esto no lo inhibe de que deba cumplir la norma en aeronaves de bandera en países que lo cumplan. Si no cumple con piso mínimo, notifica y la OACI fija estándar a cumplir; o es

más exigente y no hay inconveniente, pero cumple requisitos mínimos de los Anexos. Y por eso habla de los anexos de debió cumplir en instrucción, en la 671 de descansos (art. 28 de ley 671).

Mencionó el art. 38 (del individuo y del explotador), sobre quién debe cumplir esas normas de descanso, señalando que cuando no se cumple y supervisa por la autoridad, no es casual. Que en ese párrafo 9, dice que no escapa a quienes decidieron incumplir y tomar la decisión de no hacerlo.

Señaló que la actividad aeronáutica es la actividad más segura de transporte y se evalúa por horas de incidentes y accidentes ocurridos y eso se basa en la norma mundial de transporte aerocomercial. Que las normas no se interpretan sino que se cumplen. Que hay un programa mundial SSP – programa de seguridad operacional del estado- y otro para los explotadores, para el 2009, y ahí aparecen las figuras de lo que se define como ejecutivo responsable: persona única e identificable tales como: gerente general CEO, presidente de junta de directores o socio, propietario, etc., por eso violar las normas es violar parte de las defensas que se hicieron, en el famoso diagrama de Reason (tecnología, entrenamiento y las normas).

En cuanto al Punto 13, pág. 11 Parte 2, dijo que discrepa con lo que dicen los peritos porque vuelve a las defensas, y si la norma habla de 40 días al año de vacaciones y en general había una deuda tan abultada, se está transgrediendo lo que fue presentado en el 44 con Anexo 6 9.6 de tiempos máximos y mínimos de descanso y decreto ley 671/94, donde el preámbulo de esa norma habla de fatiga crónica, y por eso habla de violación de una norma.

Respecto a quién corresponde en la estructura de LAPA la violación, dijo que los pedidos de licencia circulaban en toda la parte orgánica de la compañía, por eso sostiene que la organización conocía de esta violación y decidió no cumplir las normas, y esa era la cultura organizacional de la empresa.

Acerca del Punto 14, pág. 12, Parte 2, y la resistencia por parte de los instructores que conocían la dificultad, dijo que en los legajos había instructores que ponían observaciones importantes de las habilidades logradas

Poder Judicial de la Nación

por Weigel y muchos dudaron, y por eso el proceso de instrucción duró un año y medio, y se contradice con la normativa de las RAG y el manual de la empresa. Que es una excepción que la instrucción dure ese tiempo. Que para la habilitación en un avión por parte de la autoridad aeronáutica, hay veinte días entre que el inspector lo habilita y que lo habilite la empresa, y pasa a la inspección de ruta, a los 6 meses tiene que ir a simulador, y por eso marca que terminó su instrucción, y si no lo cumple, tiene que haber un informe escrito con replanteo de recuperación, si tiene un potencial para la función, asociado a nuevo programa de instrucción, pero no es de duración indefinida y claramente ese programa tiene un límite; señalando la inversión que se hizo, lo que cuesta sostenerlo, y la falta de habilidad de lograr el Standard que se busca.

Agregó que de las observaciones de los instructores se veía que tenía problemas que muchos veían; que muchos ponían calificado Standard, y muchas veces se da la posibilidad de que se recupere, pero lo que vale, y el gerenciamiento de quien administra, son los comentarios donde se advierte debilidad en maniobras que debe ser entrenado o seguido y esto no se tuvo en cuenta. Que todo es importante, no sólo la calificación sino también las observaciones.

Sobre los responsables superiores de la conducción empresaria, refirió que esto tiene que haber llegado al jefe de línea puesto que lo venían siguiendo, y al gerente de operaciones, más los antecedentes previos que son los legajos que están a disposición de la gerencia de personal, y más si hay sanciones.

Respecto al Punto 15, mencionó que la frase del MSM se refiere al ejecutivo responsable que define la política de lo que la compañía debe hacer; que no sabe el detalle pero conoce la política global; que debía conocer que no se cumplían los estándares de instrucción, qué copilotos iban a simulador una vez por año, que hacían vuelos con país limítrofe y era internacional –por elegir alternativa Montevideo-, que el vuelo no era sólo con

normas nacionales a cumplir; que era un vuelo seguro para normas nacionales e inseguro para internacionales, y hay que notificar a OACI que no se cumplía, pero Argentina no había notificado ni informado nada.

En cuanto al Punto 16, dijo que LAPA no disponía del manual de operaciones aprobado. Que para que esté vigente, se tiene que presentar ante la autoridad, y recién una vez aprobado está el explotador en condiciones de operar, y a la fecha del accidente el manual no estaba aprobado y se aprobó esa versión el 30/11/99, y por eso el manual, para su forma de ver, no tiene validez, y uno de los elementos de seguridad es la comunicación y los recursos. Que mal pudo ser comunicado y difundido si no fue aprobado. Acerca de quién responde por esa omisión, señaló que hay 3 culturas: nacional, organización y profesional. Que quien impone la cultura de organización es el ejecutivo responsable y de ahí para abajo, a quien le corresponda.

Del Punto 19, y de las advertencias, dijo que tenían conocimiento de los problemas dentro de la compañía, pero la cultura organizacional no le daba importancia a las señales de los incidentes, que marcan lo que puede pasar y en este caso pasó.

En el Punto 22, señaló que discrepa con la JIAAC y los peritos, donde decían que era evidente que faltaba control psíquico de los pilotos; que quería ampliar la información del tema y Torres no lo dejó porque tenía que analizar lo mismo que los otros peritos extranjeros, y está convencido de que el problema se traslada a otras áreas de responsabilidad donde se violan normas, instrucción, circulaban los formularios de vacaciones y seguían las deudas.

Manifestó que el INMAE revisa a los pilotos dos veces al año, pero el jefe de línea y el gerente de operaciones están en contacto diario, por eso en este caso dice que no tenía las habilidades para el estándar de su condición y esto lo conocían quienes lo conducían; que una empresa con departamento médico no ve que el INMAE tenga que definir su perfil, sino que antes es detectado por quienes lo conducían, según dice el manual de instrucción –pérdida de aptitud técnica-.

Poder Judicial de la Nación

De las conclusiones de la Parte 4 (pág. 6), dijo que es un clásico de factores humanos un accidente de avión de línea; que se detecta falla en las defensas, y no hay retroalimentación en la producción. Que las defensas están hechas para hacer barreras a las violaciones que se pueden dar y retroalimentar el diseño y volverlo a reencausar.

Sobre las defensas más efectivas mencionadas en la página 21, señaló que en planificación y programación, tendrían que ser cuidadosos al elegir con quién armoniza en el trabajo, ya que el avión se vuela de a dos. Que por no reaccionar ante la alarma de configuración, y la falta de decisión del comandante en 18 segundos de la alarma, el copiloto debió efectuar advertencia y acción de aborto. Que hay 12 accidentes de este tipo hasta el 2000, y el único con alarma sonando es éste, lo que le hace pensar que las habilidades de ambos en este aspecto estaban reducidas. Que los doce casos no se refieren sólo a flaps, y esta información la bajó directamente de OACI. Citó el caso del accidente de un avión carguero de United de un B 727 en Chicago en 1968 con tres pilotos en la cabina, que sería por un caso similar de flaps.

Respecto a la Parte 2, pág. 2, punto 2, dijo que el CRM hace conocer que el liderazgo puede rotar; que no debe estar hablando cuando hacen la before Start check list, alguien tiene que decir paremos, no puede haber error de omisión y la norma dice que si son interrumpidos se vuelve a empezar. Que en esta cabina ninguno absorbió la instrucción CRM, alguien tiene que haber dicho paremos por la lista que están haciendo.

Que antes de CRM, se instruía en entrenamiento de piloto cuándo rotarse los roles que ahora están en CRM (liderazgo y rotación, factores humanos), y para quienes nunca recibieron la instrucción, las empresas les daban por carga horaria un curso de factores humanos, en el primer ingreso o en la primera comandancia y se hacían recurrentes anuales en función de esa teoría de factores humanos.

Que en el caso de la conducta del comandante que surge del CVR, no era el primer problema que tenía en su vida profesional, y el copiloto

era recién ingresado, sin recurrent de simulador, y esa fue la peor combinación para armar programación. Que es importante programarlo con alguien que lo asista para poder cubrirlo en sus debilidades, y no hubo esto gerencialmente.

Que hay momentos en la cabina en que hay que ser extremadamente formal y eso no se vio en ninguno de los dos pilotos en este caso, hay violaciones inducidas; nadie frenó ese ruido para dedicarse a lo exclusivamente profesional.

Acercas de la pág. 17, parte 1, manifestó que lo que pidió a la OACI sobre los registros de accidentes de este tipo desde el año 2000, lo hizo por decisión propia, y no sabe el punto de partida de los otros 2 peritos. Que no sabe las metodologías de trabajo utilizadas por ellos.

Respecto a “Take off briefing”, señaló que en este caso, la lista de control fue desarrollada con innumerables fracasos que dispararon alertas para determinados momentos que lo llaman planes de acción y “TOB” es recordar que tienen que afrontar una maniobra crítica donde tienen que recordar maniobras de check list y esto dispara en los integrantes las fortalezas y debilidades. Que se ponen en tiempo real las precauciones para ese tramo particular y elige entre lo que hace mejor y lo que peor le puede suceder, es un análisis de peligro y toma de riesgo por eso es importante no olvidarse de hacerlo. Que está bien pautado lo que hay que hacer, y lo que va a hacer quien ejecuta la maniobra es individual.

Respecto a cuándo se realiza, dijo que cada fase de vuelo tiene su lista y ese briefing de despegue lo puede realizar previamente y cuando viene la lista Before Take Off Check List, repasarla. Que en el vuelo investigado, el que el piloto haya dado el briefing por realizado o no, es un cuestionamiento porque si se realizó se realizó mal por indisciplina evidente de la cabina.

Refirió que el cuadro (gráficos) de comportamiento basado en hábitos, reglas y comportamientos de la pág. 16, está sacado del manual briefing del instituto francés de seguridad del aire y es de Rasmussen, y sirve para instruir sobre factores humanos a empresas. Que según el nombrado, al piloto le lleva de 8 meses a un año sentirse cómodo con el avión que está

Poder Judicial de la Nación

volando; que la habilidad es un proceso, que lo que da el entrenamiento es una barrera para evitar el error, y las habilidades hay que adquirirlas en el proceso de instrucción.

Sobre lo expresado en el segundo párrafo de Pág. 17, dijo que a la conclusión de que se pueden violar los tres comportamientos a la vez, llegó analizando la instrucción, los legajos, la falta de verificación de competencia, el año y medio que le llevó ser comandante y la conclusión propia (de acuerdo a la teoría) de que las habilidades no fueron logradas es porque no tuvieron los conocimientos suficientes y no cumplieron con las normas que rigen la actividad.

En cuanto al momento del accidente en que se violan reglas, hábitos y conocimientos, según el cuadro del dictamen, dijo que no se puede tomar aisladamente, que esto es una consecuencia, y el error es algo involuntario pero se desarrolla dentro de un contexto; que la violación de reglas es algo voluntario y no todas las violaciones son malas.

Que las habilidades se logran en simulador o en vuelo, y la habilidad es una conclusión, el todo que se requiere para la función, y si no está hay que reforzarlo con conocimientos teóricos y de simulador.

Que las violaciones consisten en las listas incompletas, no abortar frente al sonido de la alarma de configuración, y abortar después de V1.

Al ser preguntado acerca de si ve en el accidente que se haya violado un comportamiento bajo los parámetros que define en el último párrafo de pág. 16, respondió que la situación es previa, porque mal podían saber como resolver cuando está en tela de juicio cómo se los instruyó. Que si hubo faltante en la instrucción previa, quizá no sabe de qué se trata la violación; que no conocían la acción que tomar frente a ese estímulo, y considera que no lo practicaron nunca en la instrucción.

Sobre la frase “todo accidente es una falla de organización” de pág. 17, dijo que no sabe si la tomó de Andrews, K. R., del libro de

Briefings o de Reason, que es posterior a Andrews. Que el modelo de Reason define una organización: defensas, productos, recursos, supervisión..

Que el disparador de la frase está relacionado con lo que sigue abajo, que está sacado de un libro. Que la sacó de contexto del libro Briefings cuando habla de visión sistémica de la seguridad.

Agregó que para su informe le dieron los legajos personales de Weigel, pero no estaba el del Ejército, que trabajó con la documentación que le dieron y estaba completa para la conclusión a la que llegó.

Indicó que cuando sonó el stick shaker, es probable que la tripulación haya rotado el avión, y el avión contesta que no pueden salir a volar y cambia a la alarma de condición de vuelo, y ante ese estímulo deciden abortar el despegue tarde, y debería haberse vuelto a escuchar la alarma de configuración. Que hubo intención de abortar, bajó la nariz el avión y trató de abortar el despegue tardíamente.

Que el reporte nro. 5, pág. 6, de la OACI, dice que no estaría sonando la alarma, y abortan por debajo de V1.

Que LAPA tenía el PREVAC, a cargo de Novo, quien hizo lo que pudo y como pudo con la cultura organizacional que la empresa le impuso, o lo que temporalmente le dio para hacer, siendo esa su opinión.

Dijo que a la conclusión de que Weigel no fue instruído acerca de la alarma de configuración, arribó porque ninguno de los dos pilotos responde al estímulo de la alarma audible, y volvió a referirse al tema de conocimiento, reglas y habilidades.

Que entre la documentación que le entregó el tribunal no vio nada respecto a que haya tenido instrucción de alarma de configuración. Que lo que le exhiben en este momento (prueba de Chionetti nro 139, 140 y 141; fs. 282/283 –declaraciones de la JIAAC del Anexo), no la vio con anterioridad, se trata de exámenes del año 1993 y de otro avión.

Señaló que “touch and go” en aeronáutica, es toque y motor; que se da potencia, se pone flaps, se utiliza en instrucción, y también puede ser escape a baja altura. Que en la instrucción es una maniobra que se

Poder Judicial de la Nación

realiza en aviones en los que no se tiene homologado el simulador en full para volar, y se utiliza en vuelta de pista. Que la alarma de configuración suena en ese momento.

Que desconoce si Weigel hizo esa instrucción, ya que no es muy clara. Que de haberla realizado es suficiente para reconocer una alarma de configuración, si no sacan los fusibles afuera, que es una violación aceptada y se hace sólo para entrenamiento de esa maniobra.

Por otro lado, dijo que American Airlines y Delta tienen buen estándar de seguridad, que no sabe si LAPA fue auditada por esas empresas, pero sí que fue auditada para operar en EEUU.

Que en su pericia habla de investigación sistémica, y ubica al ser humano dentro de ese sistema en la responsabilidad que le asigne la organización, y con eso el compromiso del sistema. Que el error es parte de la condición humana, está dentro de la vida única, hay un permanente análisis de riesgos o condiciones y desarrolla defensas para prever esas condiciones que son el error. Que analizó también el sistema aeronáutico y lo que da marco a esa organización.

Que en cualquier organización, las limitaciones psicofísicas deben ser consideradas porque son las limitaciones humanas, y ante las mismas aparecen los briefings.

Indicó también cuál documentación que le fue exhibida en el debate, no tuvo a la vista para su pericia.

Manifestó que Weigel estaba con fatiga de vuelo atendiendo las normas de vacaciones, que si bien son diferentes en otros países, en ese caso hubiera estado amparado por las normas. Que OACI plantea el procedimiento para que los países lo tengan en cuenta en su redacción de legislación, en el capítulo 5 de Manual de Operaciones que habla de tiempos máximos de servicios y mínimos de descanso y esa es la base de legislación y cada país desarrolla su propia legislación. Que a nivel mundial los tiempos son parecidos. Que algún médico podrá decir por qué

pueden tener menos días de vacaciones en otros países, si es porque se cansan menos o tienen más resistencia.

Que en el Cap. 5.2.6 se establecen los límites máximos, pero si los tripulantes se sienten cansados tienen la obligación de retirarse del servicio, y la Circular 52 es el referente de esto.

Dijo que el cap. 9.2.1 dice que “podrá disponer 10 días opuestos”, pero el convenio no puede estar por debajo de la 671/94 (art. 21), y debe ser interpretado como un “deberá”.

Que antes de 671, la norma aplicable era la 571 y que cree que no hay modificación en cuanto a los tiempos. Que él vuela desde el año 1980 y siempre fueron obligatorios los 10 días, y dados en el año en curso.

En cuanto a la caducidad de vacaciones, dijo que para ellos no corre porque por la legislación, el 12^a mes no deberían volar.

Que al piloto no lo evalúa un solo instructor en cien horas, luego de la habilitación de la autoridad, y estos indican las observaciones necesarias. Que es el área de inspección la que tiene el control de calidad y es quien dice si el candidato está en condiciones o no. Que el instructor es quien garantiza la capacidad profesional del evaluado.

En cuanto a lo que dice el punto 13.3 que dice deberá certificar (que se le lee), dice que es equivalente a lo que dice la norma OACI.

Respecto al Punto 14 de su pericia, manifestó que la decisión final no la toma el instructor, que los instructores expresan las dudas en sus informes y la decisión final la toma el que lo habilita, que no considera los informes que efectuaron los instructores. Que después sucede el accidente, en el que se ve que no desarrollaron las habilidades ni el comandante ni copiloto.

Que no recuerda en detalle del legajo de Weigel, pero había evidencias en comentarios en que marcaban incomodidad en cuanto a habilidades que no efectuaba, y se indicaban las dudas que observaban.

Que la JIAAC dice que es evidente la falencia de la promoción a comandante, que debería haber una estructura de promoción, pero en su caso se manejan por escalafón, siendo el responsable de la promoción por escalafón

Poder Judicial de la Nación

operaciones –en lo técnico y el perfil- y RRHH –que autoriza en función de los legajos-.

Que Jefatura de línea es quien define si acepta o no, es quien supervisa el desarrollo de la instrucción programada, teoría, simulador, vuelo y lo acepta o no a la línea de acuerdo a eso. Que los instructores estaban asignados a la jefatura de línea y eran responsabilidad del jefe de línea.

Indicó que él fue instructor de simulador y vuelo de B 737-200 y 500 en Aerolíneas Argentinas.

Sobre el Punto 10 parte 3 del peritaje, pág 9, dijo que el máximo nivel identificable de ejecutivo responsable es CRA, suponiendo que es en lo atinente a servicio de tránsito aéreo, control de aeropuertos, comunicaciones y radio ayudas. Que el que da el certificado de explotador de acuerdo al manual de la OACI (director asignado), es el comandante de CRA. Que es probable que el certificado sea de ellos, pero en el área técnica lo otorga la DHA.

Por otro lado, manifestó que la JIACC habla de lo caótico del seguimiento de la instrucción de Weigel y Etcheverry.

Agregó que el inspector pacta o exige una currícula a seguir para poder observar las maniobras y eso se ejecuta para la habilitación en simulador y lo mismo ocurre en vuelo.

Que la auditoría del 2000 de OACI dijo que CRA carecía de idoneidad para efectuar esa inspección.

Que la operación de vuelo es diferente en cada avión, y hay que tener la idoneidad para cada avión, se vuela un 200 o 500, no ambos en el mismo momento.

Que a él le fue entregada una lista de 22 inspectores, y ninguno de ellos tenían capacidad para habilitar porque no estaban habilitados para ello. Que cree que este requisito estaba escrito en la norma nacional, acerca de cuáles eran las condiciones para la función.

Dijo que tiene que haber armonía entre la legislación nacional y los anexos de la OACI, que son la ley madre. Que en el punto 9.3 del anexo 6 de la OACI se dice que los copilotos tiene que ir al recurrent cada seis meses.

Que en la página 8 de su informe menciona la contradicción donde se advirtió a los países el cumplimiento de los anexos; que lo que se contradice en la interpretación no con lo que dice el Anexo 6: que la verificación de competencia se toma cada 12 meses y también lo puede tomar la autoridad; que el entrenamiento es semestral y la verificación de competencia anual certificada ante el estado. Que el control de eficiencia es para ver si mantiene su habilidad. Que hay países y empresas que son más exigentes, que hacen semestral la verificación de competencia.

Al serle exhibida la carpeta de inspecciones de rampa y ruta de 1998 y 1999 (fs. 88, 77), donde se arriba a conclusiones distintas a las que él tuvo, manifestó que den haber sido inspectores con currícula y exámenes teóricos de lo que se dio, señalando que él tuvo acceso a un manuscrito de preguntas orales y no a esto.

Señaló que hay una mala dimensión de OACI, que es Naciones Unidas; no se entiende con explotadores sino con estados, no audita compañías sino el sistema nacional donde están las compañías. Que la OACI orienta a la autoridad del estado y ésta es quien ejerce la autoridad con los explotadores y quienes utilizan su espacio aéreo. Que la OACI no sanciona sino que informa a la comunidad mundial que una empresa está en infracción de tales normas y cada país ve si la sanciona o no. Como ejemplo, dijo que la Fuerza Aérea de EEUU recategorizó el país.

En cuanto a la Parte 2 (tercer parte antes del final), referido a informe de la JIAAC, dijo que los procedimientos operativos Standard (SOP) son las normas que rigen el detalle de las operaciones; que algunas son producto de la experiencia de la operación diaria y generan en la administración de seguridad directivas nuevas para reencausar lo que no fue previsto antes; por ejemplo, ante la falla de radar de radio y la falta de control, las empresas sacaron el procedimiento operativo de recordar las salidas estandarizadas.

Poder Judicial de la Nación

Que lo que dice en la Parte 2, pág 2, punto 3, es que debería haber más frecuencias, que el aeropuerto estaba congestionado y es recomendable que se separe eso; que aún hoy se mantiene una frecuencia y hay recomendaciones claras de seguridad por incursiones en pista. Que hay falta de recursos y personal y esto incidió como un posible error de omisión por interferencia. Que hay normativa por el tema frecuencia, y lo debe decir el Anexo 14 de Aeropuertos.

Agregó que cada país informa anualmente a la OACI los accidentes e incidentes ocurridos y esto es lo que forma parte de la base de datos, y cree que el informe final de la JIAAC va a la OACI.

Que lo relativo al despegue de vuelo (“take off briefing”), se tiene que hacer inmediatamente anterior al despegue; que lo lee el que asiste y lo contesta el que vuela; el contenido está en la check list y lo que se agrega en briefing son las 4 condiciones para el despegue, y cada piloto que está volando le agrega su impronta de debilidad y fortaleza para poner en tiempo presente la acción que va a efectuar si eso sucede.

Que estas son las defensas que se ponen a medida que se llega al límite de la operación que sigue y presupone lo que va a pasar y se repasa lo que se entrenó. Que estas pautas se van a decir antes de dar potencia y rodar. Que no recuerda haberlo escuchado en el CVR, pero la comunicación fue poco profesional de las dos partes, de la torre y la tripulación; que parece que no se hubiera hecho pero es probable que se hubiera hecho antes, en el camino del rodaje, que fue largo; que muchas veces es gestual y se trata de evitar. Que el Standard en la lista de “before Start check list” puede hacerlo con el dedo..

Respecto al entrenamiento de los miembros de la tripulación para los casos de incapacitación (Parte 3, párrafo 7), dijo que se les da en el curso inicial y en los recurrentes; que es parte de las maniobras habituales que se hacen. Que en la teoría, se le explica al copiloto que la incapacitación puede ser física o psíquica, si no actúa ante determinado estímulo. Que el CRM rescata la libertad de acción sin el compromiso de la autoridad, se

intenta romper con esa cultura nacional para que procedan con cultura profesional.

Refirió que en el manual de instrucción de operaciones de cada empresa, están las materias que se repasan anualmente. Que en la actualidad están en RAG y Anexos de OACI; están obligados a simulador, LOFT y dos turnos más de simulador para habilitación, otro categoría 3, de instrucción mercancías, sistemas y CRM. Que es obligatorio anualmente el curso de sistemas y esto consta de repasar, la jefatura de flota observa los temas y además debe repasar performance; que es una carga horaria definida y debe haber constancia del curso y un registro de lo que se hizo y eso es lo que inspecciona el estado que se cumpla.

Que no advirtió cómo se instrumentaba esto en LAPA; que no hay registro y en la investigación de accidentes recomiendan incorporar nuevos formularios.

Añadió que en Aerolíneas Argentinas quedaba registrado en los registros de asistencia al aula y en las actas de registro lo efectuado; que son entre 9 o 10 días de instrucción anual que incluyen simulador y la parte teórica.

Que una de las condiciones básicas para empezar a operar como explotador es tener aprobado el manual de operaciones, y el manual de instrucción puede estar comprendido en ese o separado.

Dijo que los registros que debe llevar el explotador sobre la capacitación de pilotos, están fijados adjuntos dentro del manual de operaciones de OACI, donde pone ejemplos de cómo se puede efectuar, y los modelos y cómo se registran tendrían que estar en el manual de operaciones o de inspección de la compañía.

Continuó describiendo los puntos de su pericia, manifestando que lo caótico y desprolijo lo constató por la documentación que analizó; que hay examen de B 737 con preguntas orales; que no vio en los legajos de Weigel y Etcheverry cursos de sistemas.

Agregó que la decisión de no cumplir acabadamente con la instrucción no es casual, va más allá de la gerencia de operaciones, no se

Poder Judicial de la Nación

decide a nivel intermedio. Que lo que observó de Weigel acerca de sus antecedentes técnicos no son sólo los informes de los instructores, sino su anormalidad en el proceso de instrucción, que no es de él solo sino del sistema, y si Weigel fuere único dudaría en ser tan categórico. Que si no había registros claros de Weigel supone que tampoco los habría de los otros pilotos, pero no pudo analizar los demás.

Refiriéndose a la página 16, dijo que dentro de la normativa mundial existe el PREVAC, aunque el nombre fue generando cambios; que ahora se denomina gerente de seguridad operacional, se plasma en la actual SMS (sistema de gestión de seguridad operacional), asociada al sistema de seguridad del estado; que efectúa análisis de peligros y riesgos y reporta al director general de la compañía, y esto obedece a no generar subordinación ya que es control de calidad del directorio. Que se nutre del programa de informes obligatorios y voluntarios de Anexo 13 que no son punitivos, y también de FOCUA, que son unas tarjetas que tienen los aviones que graban más que en el FDR; y de inspección LOSA –auditoria de la operación en línea-. Que con todo esto más incidentes e incidentes, elabora el diagnóstico y lo informa.

Refirió que la auditoría de línea es un acto voluntario que acepta la tripulación, lo hacen las compañías y se entrenan a instructores que se capacitan en observar la operación desde el comienzo, desde que llegan al aeropuerto hasta que se van; que controla la tripulación y todo lo que lo rodea. Que el proceso LOSA dura 2 años, y realiza el control sobre la instrucción para que se cumpla con los anexos y manuales.

En cuanto a la Pág. 17/18 (Anexo 14 aeropuertos punto 21), citó lo que dijo la JIAAC (que estaba irregular, punto 4.2.2). Señaló que en la actualidad quedó el muro de contención que tendría que ser colapsable, hay 80 cm de cemento que siguen estando, se levantó la estación de servicio porque no tenía habilitación, y hay montañas de 4 metros de tierra; sigue estando la entrada a Punta Carrasco sin justificativo, hay un montículo de

tierra del Golf. Manifestó que cualquier aeronave que repita lo que le pasó a ésta, las consecuencias serían peores, ya que antes la casilla de gas era más chica y ahora es más grande; la avenida hoy en día esta saturada y las columnas de alumbrado están en la misma trayectoria de la pista. Que del otro lado está Cló cló, el puente del ferrocarril, tránsito vehicular, y árboles, que hubo que talar. Agregó que esta situación es la que existía en el año 1999, y con esto se viola el Anexo 14 porque hay peligro para la seguridad de vuelo.

Refirió que los obstáculos, sin duda tuvieron incidencia en el accidente, y hubiera habido posibilidad de sobrevivientes si no hubieran estado. Que había una condición latente que produjo un error activo cuando tuvo que hacer uso de esa parte que tenía que haber estado libre de obstáculos.

Por otro lado, manifestó que hacer el briefing de vuelo es responsabilidad del comandante, no se graba con parking brake, y la check list debe hacerse lo más cerca posible al despegue, por lo que mal se puede hacer 45 minutos antes (Cap. 7.11 del manual de abril de 1998).

Que mundialmente, para volar en línea aérea regular hay que tener TLA, pero en Argentina existe comercial de primera, que le permite a los copilotos, por eso se genera distorsión en la instrucción. Que hoy en todas las empresas van cada seis meses a simulador, y el NESTAR ahora es RAG.

Acerca de la infracción por el vuelo bajo sobre River, dijo que en Aerolíneas Argentinas se investigó el incidente, las comunicaciones con la torre y la pendiente del avión que estaba en aproximación de ILS pero desplazado hacia el Monumental, autorizado por la torre, y sabe que la gerencia de operaciones tomó acción sobre el capitán, agregando que actualmente es comandante de Jumbo 400 (Del Marco).

Que no recuerda la acción correctiva de la compañía, pero los errores y violaciones se encaminan inicialmente, no son punitivos, sino que se busca lo sistémico de por qué sucedió y cómo sucedió. Que las torres de control al momento del accidente autorizaban estos pequeños desvíos de lo que estaba reglamentado, y la auditoria de la OACI de 2000 vio la falencia de las torres de control del país.

Poder Judicial de la Nación

Respecto al supuesto vuelo más bajo de Weigel en Villa Gessell, dijo que la violación estaba hecha, y la reconducción de flota debe haber tomado una medida que debería estar en su legajo; que si lo corrige y se demuestra que se corrigió, no debería invalidarlo como piloto si la empresa considera que es una infracción menor.

Que en toda investigación se trata de averiguar el por qué pasó, y se va a lo sistémico, porque que lo que pasó ya se sabe.

Señaló que no comparte que en un examen semestral se evalúe el tema psicológico, porque con esto no se puede controlar y auditar cómo se comporta el individuo. Que lo psicológico es parte de un todo, y en otros países la psicología no interviene en la aptitud laboral.

Que estudió cómo funcionaba LAPA desde el punto de vista de operación de pilotos, normas no cumplidas, los períodos de vacaciones no otorgados, y por eso tuvo la visión final de que la gerencia de operaciones no pudo actuar sola sin tener el visado de los cargos superiores de la compañía, que es el ejecutivo responsable. Que si Operaciones pudo violar las normas, queda claro que la conducción superior lo tendría que saber, y entre eso están las vacaciones debidas, ya que a algunos pilotos se les debían más de 100 días.

Dijo que de las pericias se desprende que el sistema de LAPA para designar comandantes era cambiante y no había un procedimiento claro, y por eso la JIAAC recomendó que se aclararan esos procedimientos.

Manifestó que la cultura de organización es lo que marca el ambiente operacional final, valorizando las defensas señaladas; que si se es fiel a las defensas es difícil entrar en violaciones, y esto está escrito desde 1944 aunque no con las mismas palabras que la SMS de 2008. Que si se aparta del diseño de las defensas, inevitablemente entra en las violaciones, y eso sería la cultura transgresora.

Analizó que Weigel demoró un año y medio en ascender; que el proceso de instrucción claramente es teoría, CPT –con panel- entrenamiento fijo, y luego simulador, entre 9 a 12 turnos; con inspector de la Fuerza Aérea

para aprobar; que en el caso de B 737-200 no eran de nueva generación y exigían vuelo en pista, por eso luego se hacía entrenamiento en vuelo y la autoridad aeronáutica lo aprobaba. Que luego el individuo no puede volar hasta que transporte aerocomercial lo asigne a la empresa, y esto ocurre en 20 días y a partir de ahí vuela 100 horas con instructor para consolidación de conocimientos y esta etapa normalmente dura hasta 150 días. Que después de este plazo debe recibir inspección de rutas y si lo aprueba es el nacimiento al perfil de la compañía; que el individuo para la autoridad aeronáutica es importante el día que lo aprobó la autoridad y cuando se elevó la inspección de ruta y esto es para todas las empresas. Que a los 6 meses tiene que ir a simulador (instrucción o verificación de competencia), y si no aprobó debe ir a simulador con programa de recuperación y esto no debería ser superior a lo anterior -150 días de instrucción-.

Manifestó que no tuvo en cuenta el manual de operaciones del año 1995 para elaborar la pericia; que el manual no estaba aprobado por la autoridad aeronáutica. Que ahí dice que luego de un fracaso, cuando el copiloto es separado para el ascenso, por un año no puede optar a un cargo superior y la acción correctiva es que siga entrenando y al año puede volver a optar y está asociado a cuando haya vacantes, con informes favorables en instrucción.

Al ser preguntado acerca de cómo fue el caso de Weigel cuando no aprobó y ese año y medio que pasó entonces, dijo que todo surge de lo poco formal del legajo donde no hay información de cuándo rindió y cómo lo hizo; él sacó los informes de los peritos y las conclusiones del caso. Que tiene que especificarse por qué se da ese tiempo de instrucción a Weigel, ya que si no está en condiciones no lo va a presentar a instrucción; que si no llegó al perfil tiene que estar escrito qué se hizo para poder alcanzar el perfil posteriormente, y si esto está escrito es válido. Que el que define para presentarlo es el jefe de flota y los instructores a cargo, la empresa lo presenta a la autoridad, y debe haber una delegación de responsabilidades para que lo haga el gerente de operaciones o el jefe de flota.

Poder Judicial de la Nación

En cuanto a la violación de cabina estéril, refirió que no sabe si este es un caso aislado o reiterado lo de Weigel, porque no surge del legajo. Que la empresa no puede controlar la cabina estéril; dice que tiene que cumplirse y lo refuerza, pero no se baja el CVR salvo por accidente, y esto está previsto en el Anexo 13.

Respecto a “Toque y despegue”, indicó que es aproximar para aterrizaje, configurar para despegue y volver a dar potencia; que no se llega a detener el avión, es toque y motor. Que no suena la alarma de configuración en ese momento, es lo mismo que un escape.

Dijo que no sabe si el NESTAR permite la examinación oral para B 737-200, pero se exige que quede constancia sobre lo instruido y no puede quedar una constancia oral. Que las empresas siempre toman examen de ingreso salvo cuando hay reconversión laboral.

Como facilitador de CRM, instructor de vuelo y simulador de B 737-500 en Aerolíneas Argentinas (2001/2002), sobre el entrenamiento de aborte de despegue por inhabilitación de un piloto, dijo que el otro está entrenado y por eso es importante que uno de los dos establezca el rol de lo que se está haciendo, por eso en la instrucción se dice que no hay que ser complaciente y los dos deben ser entrenados para eso, para poner el parate en una situación de violación. Que en este caso, también la comisario de abordó participó de la violación de la cabina estéril.

Por último, manifestó que la instrucción de Weigel y de Etcheverry no fue efectiva para que estén al mando de una aeronave, y que, a la luz del accidente, en los 37 segundos en que no reacciona, se ve el defecto de la instrucción de Etcheverry.

189) Flavia Gisele Ruth SAVIO

Dijo que en la actualidad trabaja en Austral. Que fue auxiliar de abordó un año en LAPA Baño 1994- y luego pasó a ser comisario de Turbo hélice. Que cuando fue designada comisario de abordó tenía 20 años y para

eso hizo los cursos anuales recurrent y un curso especial de comisarios con sus horas estipuladas, y el hecho de ascender fue por cuestiones empresariales.

Señaló que el avión del accidente tenía una mesita que se bajaba a la altura de la cabeza y si no tenían puesto el arnés correspondiente se podían golpear la cabeza y eso lo reclamó, pero le contestaron que eso era algo de la Boeing y una cuestión burocrática.

En cuanto a la cabina estéril, dijo que fue más estricto luego del accidente pero también existía antes del accidente. Que por ejemplo si pasaba algo con un pasajero, antes entraba a la cabina, y luego del accidente esas cosas la resolvían directamente.

Manifestó que el curso del año 1994 lo dio Piñeyro y fue completo, y los que se dieron después fueron más completos; los recurrents eran de 10 días. Que no tiene quejas de los cursos, pasó por otras líneas aéreas y se queda con LAPA en cuanto a cursos.

Que el concepto más estricto de cabina estéril luego del accidente se aplicó también a los pilotos; que los pilotos no salen hacia atrás.

En cuanto a si se tomó más conciencia luego del accidente, dijo que los cursos siempre fueron iguales, antes y después del accidente.

Que conoció a Weigel; voló casi un año seguido con él en turbo hélice, era buen compañero de trabajo, en lo personal era amistoso, de hacer bromas, en las escalas. Que en el turbo hélice no había mucho tiempo para estar en la cabina, porque tiene 33 pasajeros que atender.

190) Jorgelina Edith BIRE

Refirió que actualmente trabaja como supervisora en un Supermercado Día. Que ingresó en LAPA en diciembre de 1998, y al año fue delegada gremial del sector de auxiliares y comisarios. Que se hacían campañas de seguridad de vuelo, fue delegada durante 3 meses y luego pasó el accidente. Que había comandantes que decían que había aviones no go, con ítems que no pueden cumplir el vuelo, pero se enteraba que el avión salía igual con otro comandante a las 4 ó 5 horas, ya que hay comandantes más

Poder Judicial de la Nación

permisivos que otros, y la salida del avión depende exclusivamente del comandante. Que

Que supone que el que un comandante aceptara salir con aviones no go, sería por ser presionado o por ser flojo en la toma de decisiones. Que lo más sencillo es decir que las azafatas son tontas y no entienden, pero la decisión de salir la toma el comandante, si bien una tripulante de cabina se puede bajar, aunque no se acuerda de ningún caso.

Manifestó que recibió críticas de que hubo problemas en el equipo de flotación en un avión a Punta Cana; que en la asociación de aeronavegantes tomaban las denuncias, y en la empresa LAPA no se canalizaban esas denuncias; que no sabe si llegaban a la Fuerza Aérea, creyendo que por el gremio sí.

Recordó que ella tuvo problemas en un avión (WBO que luego rectificó como WBS) que iba al sur, en que casi se dio vuelta el avión y el comandante lo pudo volver estabilizar y cuando volvieron quedó el avión no go; que tenía problemas de yaw dumper, y a los 2 ó 3 días volvió a volar con el mismo problema. Que se lastimó una de sus compañeras -Nelly Gutiérrez-.

Manifestó que cuando hizo el curso de LAPA le pareció genial, pero luego, al hacer el de LAN Chile, el curso de LAPA le pareció super básico.

Que en LAPA no podían utilizar los elementos de seguridad como matafuegos, que en otras empresas sí se accionaban.

En cuanto al reportaje de Página 12, dijo que lo dio con otras tripulantes que no dieron sus nombres para que no las despidieran, como le pasó a sus tres mejores amigas, Luciana Traversa, Miriam Acuña y Nelly Gutiérrez. Que por la nota se enojó un hombre de recursos humanos, nombrando a Pascualini y Alicia Castro. Que lo que quiso decir la empresa, es que si eran amigas de ella las despedían, entonces ella se bajó de vuelo y dejó de trabajar en la empresa. Que las cuestiones que se trataban eran anteriores al

accidente. Que las auxiliares no querían atentar contra la fuente de trabajo y ella les decía que quería trabajar segura. Que en reuniones se contaron muchos problemas que hubo en vuelo, y si el tripulante no está contenido no puede trabajar, es un trabajo insalubre.

Manifestó que en el reportaje periodístico no está todo como se dijo; que la frase “Tuvo que caerse el avión para que las cosas empiecen a cambiar” asignada a ella, cree que la dijo, pero los problemas eran los aviones no go que salían, y que había problemas de capacitación. Cree que en la nota se exageraron los adjetivos, y era la sensación de esa época.

Señaló que Verónica Tantos era estricta con las horas de vuelo.

Dijo que conoció a Weigel, no recordando en qué avión voló con él; que no le gustaba en esa época, que era muy vivo y no ponía límite de comandante con la tripulación, no sabiendo si eso se trasladaba a la operación del avión, que se hace a puertas cerradas. Que no sabe si respetaba la cabina estéril porque ella no volaba adelante.

Agregó que por comentarios que recibió de sus compañeras, se decía que la empresa lo llamaba a Weigel para sacar los aviones no go.

Que no se acuerda de las denuncias que recibió en los 3 meses de secretaria gremial (junio, julio agosto de 1999), sólo la del problema de vuelos por elementos de flotación; que en el gremio se investigó el tema, y se armó lío con los pilotos, no recordando los nombres de los pilotos ni de la tripulación. Que era un vuelo charter de Punta Cana que no tenía elementos de flotación; que fue un solo vuelo y se enteró del mismo por dichos. Que Piñeyro denunció varios hechos y cree que éste también.

Que recuerda que una vez el comandante Monteleone, que era uno de los que se ajustaba más a la MEL, le dijo que un avión estaba no go y después salió.

En cuanto a aviones no go que hayan salido, mencionó el que tuvo problemas con el yaw dumper, siendo el comandante Mac Intyre, que volvió a salir al día siguiente o al otro y se enteró que le pasó lo mismo, no sabiendo si se reparó o no; y el de un vuelo a Bahía Blanca, con un

comandante nuevo, en el que algo pasó en vuelo y se enojó porque éste informó del problema por parlante y no a ellas, y no continuaron el vuelo en el mismo avión, siendo su incertidumbre si pasó en el vuelo o fue anterior.

191) Raúl Alfredo CARDOZO

Manifestó que es policía de seguridad aeroportuaria, donde trabaja desde el año 1992.

Dijo que para el 31 de agosto de 1999 cumplía función de seguridad en taxi aéreo privado que está en la cabecera sur, en la punta del aeropuerto, en el ángulo, donde salen los aviones privados. Que su función finalizaba a las 21 hs. y a las 20.55 su compañera le dijo que cerrara el libro antes para irse; que estaba en la ventana que tiene ángulo de visión amplio y se ve lo que se ilumina. Que ahí escuchó ruido de avión, por costumbre levantó la mirada y vio que el avión siguió en línea recta hasta que chocó contra ILS; que como ese lugar tiene alto voltaje, hubo chisporroteo, que era oscuro en ese momento, pero en la zona de ILS hay una casita que ilumina un poco ese sector, como también las balizas de la pista y la luz de Avenida Costanera. Que le dijo a su compañera que “se fue a la mierda un avión” y le dijo que llame; que él salió y avisó lo que pasaba a Aeropuertos 2000, a Bomberos y a la guardia. Que salió corriendo cerca de la Terminal aérea al puesto Bravo y cruzó por ese lugar, y su compañero le dijo que se fueron todos para la cabecera; hizo 100 metros luego del puesto y miró hacia el lado de Punta Carrasco, viendo como un hongo de fuego que se levantaba. Que vio que era un avión pero le costaba entender qué pasaba; vio el hueco en la reja perimetral y se paró ahí, observó el fuego y un auto en la costanera al que le faltaba una parte, corrió hacia el fuego y se encontró con compañeros y trataron de coordinar un control perimetral para alejar a la gente; luego se quedó en la reja perimetral, ayudó a los del Fiat 147; llamó por radio y le dijeron que permanezca ahí y se quedó toda la noche. Que apareció el Director Nacional de la PAN al que le relató lo que vio, y cerca de las 2.00 de la

mañana la JIAAC le trajo la caja negra y la custodió hasta que se retiró porque le dijo Renovell a las 2:00 hs que lo hiciera y le entregó la caja.

En cuanto a haber escuchado un sonido anormal antes que el avión impacte la ILS, dijo que escuchó como una aceleración violenta (aclarando que está acostumbrado a los aviones y el ruido es continuo), pero notó una aceleración como que se está aplicando motor, algo más agudo o más fuerte. Indicó que en un puesto de prueba de motores escucha aceleración y desaceleración.

Que cuando el avión choca con ILS ve chispas y la figura del avión, sólo chispas y no fuego (y no como dijo en su anterior declaración que le fue leída), y siguió de largo. Que como él estaba a 300 ó 400 metros y era de noche, no observó si en la carrera el avión levantaba la nariz.

Que luego que impacta en ILS pierde de vista el avión, y habrá pasado un minuto entre que lo perdió de vista y vio la bola de fuego..

Al serle exhibido el dibujo de lo que vio en el accidente, que hizo en su declaración anterior, obrante a fs. 564, lo reconoció.

Que cuando llegó a ver el avión, vio el fuego y al personal de las fuerzas de seguridad; que el fuego era intenso y voluminoso, con olor a JP1 que es combustible del avión, y se quedó tildado, no recordante los colores de las llamas.

Al serle preguntado si el chisporroteo por el impacto con ILS inició el fuego en el avión, dijo que no lo puede precisar.

Acerca del factor que dio origen al hongo de fuego y a la bola de fuego, señaló que en ese momento no lo vio, pero cuando se calmó todo vio la estación de gas donde pegó el motor derecho del avión y se enteró que tenía que ser subterránea; y esto es a su entender lo que causó el incendio de la aeronave, agregando que el olor a gas se sentía.

Que vio el chorro de gas que salía en dirección al avión, que era un soplete que se veía al costado del avión, un soplete gigante que supone que dio inicio al fuego. Que no participó en la pericia, pero que con el gas, al primer chispazo, se inicia el fuego.

Al serle leída su declaración (fs. 565 vta.) donde mencionara que el avión levantó la nariz y escuchó desaceleración de motores, dijo que el ruido estrepitoso lo recuerda, pero el resto no. Que puede ser que haya pasado, pero está con estrés post-traumático porque vivió lo de Austral, lo de LAPA y un accidente propio.

192) Alejandro Jorge GRONDONA

Manifestó que es damnificado del accidente; que estaba parado en la calle lateral que hay en la Avenida Costanera, en dirección hacia el norte, bien sobre el lado derecho; que cuando abrió el semáforo arrancó su auto y escuchó un ruido bastante fuera de lo normal, y vio un avión que venía, que era algo bastante insólito, y se quedó agarrado del volante; que al auto se le cortó la parte lateral y se le rompió el parabrisas. Recordó que el avión venía con algo abajo con fuego y que había un pedazo del avión tirado y que salían personas del avión; que había fuego en el avión, siendo difícil precisar de dónde venía el fuego, por el estado de shock.

Señaló que el avión pasó sobre su auto y se detuvo sobre las maquinas que impactó; que el primer golpe lo escuchó apenas bajó del auto, y se paró al lado del auto y vio bajar a algunas personas de la parte de atrás del avión, que se quedaron paradas con él.

Que el avión quedó parado en el triángulo de Punta Carrasco, y vio bajar gente de la puerta trasera del avión, creyendo que es, mirando la cola del mismo, la de la izquierda. Que no puede precisar si el fuego era adelante o atrás del avión.

Se le leyó su declaración prestada a fs. 3711 vta, y dijo que no estaba prendido fuego atrás el avión porque es por donde bajó la gente.

Indicó que el avión llevaba algo por debajo, como remolcando algo, que delante de su auto había un paragolpes de auto que no era del suyo.

Aclaró que el fuego que vio cuando venía el avión hacia su posición era de algo que estaba prendido abajo y también había fuego en el

avión, no recordando si en el ala o dónde, un motor encendido, pero son segundos y no puede precisarlo.

Que cuando el avión se detiene, él todavía estaba en el auto y luego sale de él, no recordando cuánto tiempo estuvo; que bajó del auto y permaneció un rato hasta que alguien de seguridad le dijo que moviera el vehículo. Que el avión estaba ahí nomás de donde estaba él. Dijo que no vio la caseta de gas donde pudo haber impactado el avión, porque vio sólo el avión y no recuerda nada más.

193) Carlos Alberto VAN LACKE

Manifestó que está a cargo del departamento normas y procedimientos operativos del ORSNA, que depende del Ministerio de Planificación. Que en sus funciones actuales, forma parte de planificación y seguridad aeroportuaria, y esto depende del gerente del directorio. Que se ocupa de la seguridad en materia de obras y servicios que debe controlar el organismo en las concesiones, y antes prestaba funciones en asuntos jurídicos.

En cuanto a los obstáculos (verja perimetral, casilla de gas) que tuvieron relación con el accidente que se investiga, mencionados en la nota que fue enviada, dijo que no estaba previsto ni determinado que fuera un obstáculo el cerco, pero por pedido judicial se tomaron medidas para mejorar la construcción y lograr mayor frangibilidad, si bien no es un obstáculo, para que las rejas sean menos consistentes.

Que en el momento del accidente los principios generales eran que no había obstáculos; había necesidad de un cerco para que no fuera atravesado por cualquiera y minimizar un riesgo colateral.

Que a partir de las recomendaciones o conclusiones del tribunal se están estudiando distintos mecanismos de construcción sobre todo en las cabeceras de pista, y también con respecto a las pendientes de pista.

Que el tema del cerco, se requirió a la concesionaria y se intermedia con la Fuerza Aérea por la seguridad aeronáutica.

Que fueron requerimientos al Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires por posible peligro de la aeronavegación, que se modificara la planta

Poder Judicial de la Nación

reductora de gas, y el restaurante Clo Clo. Que esto se hizo desde el primer momento en que los tribunales intervinieron.

Que al 31/8/99, al concesionario se le fijan reglas taxativas y la Fuerza Aérea tiene la función de auxiliar de planes de seguridad de aeropuertos; los funcionarios colaboran por recursos de seguridad y emergencias aeronáuticas, tienen responsabilidad derivada y relativa al marco físico del aeropuerto.

Que la Fuerza Aérea impulsó antes de lo que hizo este Tribunal, y fundamentalmente para la modificación de las construcciones y de eso tuvo conocimiento y esto fue desde el origen del ORSNA y se propició el traslado y eliminación de los elementos, por requerimientos judiciales y recomendaciones de la JIAAC.

Que se contestaba que no existía competencia o que se iba a tratar de estudiar, pero nunca hubo acciones concretas; salvo que ahora se está por firmar un convenio entre el Estado Nacional y el Gobierno de la Ciudad, para la liberación y cumplimiento de todas estas recomendaciones, acerca de la planta de gas, la estación de servicio, y con la remodelación de aeroparque, se eliminarán todas las instalaciones peligrosas. Que el Gobierno de la Ciudad es quien debe velar por la remoción de los obstáculos.

Que conocía a Peterson, pero no compartió una funcionalidad más que orgánica de tramitar expedientes. Que fue subgerente de seguridad aeroportuaria en una época.

En cuanto al pliego de privatización, estaba previsto el traslado del Aeroparque a Ezeiza, y los motivos fueron establecidos en el pliego; que esto es materia de organización de aeropuertos, y no le consta que haya sido por cuestiones de seguridad; que tuvo peso relativo ese tema, pues las audiencias públicas era por la conveniencia o no de trasladar el Aeroparque – por ruido de aviones, despeje de superficie de obstáculos, necesidades comunitarias-. Que con el accidente de LAPA surge la decisión de dejar sin

efecto el traslado y por iniciativa de la Ciudad de Buenos Aires, se quedó en el mismo lugar.

Que no conoce recomendaciones de zonas de frenado posteriores a la pista. En cuanto a incidentes de despiste de aviones en Aeroparque antes que LAPA, dijo que se dio intervención a las autoridades de Fuerza Aérea porque hubo problemas en zonas al margen de pista, de nivelación, pero esto no tuvo nada que ver con el accidente.

Respecto a la verja perimetral, se están estudiando sistemas para el cambio de mallas de las cabeceras, para minimizar el peligro, si bien no es un obstáculo. Que las medidas tienen como fin de que en caso de accidente la verja no agrave el daño; que es imprescindible el cerco, lo ideal es que sea fácilmente franjeable para pasarlo fácilmente. Que el fin es minimizar el riesgo y cumplir con lo que exige el Tribunal.

Que en ningún momento el estado nacional dejó de preocuparse por la seguridad aeroportuaria, no hay demoras en el Estado para tomar estas intervenciones.

Que si la Ciudad de Buenos Aires no saca el entorno peligroso, por el convenio del 2004, se eliminan las construcciones. Respecto a si se tiene que propiciar el paro de la actividad aérea hasta tanto se eliminan, dijo que eso lo dispone la autoridad aeronáutica, que es quien determina que hay peligro para la aviación; el ORSNA no tiene responsabilidad en seguridad de vuelo u operacional.

Que antes del accidente, ninguna compañía aérea hablaba de la posible peligrosidad de operar.

194) Jorge Orlando KARZON

Manifestó que es ingeniero y que trabaja en ENERGAS.

Señaló que la casilla de regulación alimenta al Complejo Punta Carrasco; que desconoce si está habilitada; que la casilla la coloca el usuario para alimentación de sus instalaciones, y regula la presión de gas. Que el gasoducto que alimenta el predio es de alta presión y de ahí sale con otra presión, disminuída para el suministro de artefactos.

Poder Judicial de la Nación

Que no sabe por qué no se quita de ahí, que está ubicada conforme lo dictó la norma vigente, y esa planta fue aprobada con anuencia de la Municipalidad de Buenos Aires; los planos están firmados por el municipio, y en esa oportunidad no había impedimentos en hacerlo.

Que de acuerdo a la normativa no había motivos para sacarlo, no puede ENER GAS intimar al usuario para que lo saque, esto está dentro de Punta Carrasco, incluso no sabe a quién pertenece el predio. Que la remoción se tendría que solicitar al Gobierno de la Ciudad.

Indicó que las cañerías para domicilios van a poca presión, y la de 20 bar o 25 es para plantas o alimentar ciudades. Que hay muchas plantas construidas así en la ciudad, de todo tipo de presiones. Que en la Ciudad no sabe si hay subterráneas, pero perfectamente se pueden construir subterráneas.

Que la reglamentación indica que tiene que estar sobre la línea municipal, y si hay impedimento físico se puede aprobar hasta 15 metros adentro, siempre que se pueda acceder. Que lo que está dentro del predio pertenece al usuario, y de la línea municipal para afuera, el dueño es la compañía de gas. Que con la tecnología existente, se podía haber instalado bajo tierra.

Que el caño que pasa frente al predio de Punta Carrasco (máxima 25 kg x cm², y una mínima de 7 kg x cm²) pasa por abajo de la Avenida Obligado, y debe estar enterrado a metro-metro y medio. Que así llega a la casilla reguladora, y en este caso dispone de 2 reguladores que disminuyen la presión necesaria.

Que en esta casilla no había protección para este tipo de impactos, no se exigía en la norma, y luego del accidente Metrogas instaló protección porque quiso, a modo de colaboración. Que la norma dice que no es necesario poner acceso de flujo, y como la norma no se lo exige, Metrogas no le exigió colocarlo antes del accidente.

Que ahora Metrogas instaló acceso de flujo, que por rotura paraliza el paso del gas, y eso es por la experiencia del accidente. Que se trata

de una válvula instalada en el caño de entrada, que cuando en la velocidad de pasaje hay una diferencial de presión elevada, se cierra. Que es sencillo, y no sabe por qué no se hizo antes, y hay que ver quien lo instaló.

Que si se rompe en zona de 25 kg, va a tener liberación de gas a esa presión, con un ruido muy fuerte, se va a ver la nube de gas que se eleva, que es casi transparente pero se ve por la presión, como si fuera una niebla – algo parecido-. Que cuando la masa de gas tome aire o algo explosivo se va a prender, y esto es posible que sea lo que haya pasado con el avión de LAPA pero no lo puede asegurar.

Que antes del accidente no hubo auditoria de ENER GAS sobre la casilla. Que el caño de servicio está bajo tierra, y luego de ahí sube ese caño. Que la válvula de servicio se puso subterránea.

Que en el accidente el suministro lo cortaron los bomberos y no sabe cómo fue.

195) Ernesto Javier MAFFE

Refirió que trabaja actualmente en Metrogas.

Indicó que la casilla de gas al momento del hecho estaba habilitada y ahora también. Que luego del accidente, se reconstruyó de acuerdo a la norma técnica vigente. Que se le colocó una válvula que pertenece a Metrogas.

Que la red de gas llega a la línea municipal y la planta reguladora (casilla) disminuye la presión para que llegue al cliente. Que existen otras en la ciudad, no sabe si muchas o pocas, y puede ser que haya subterráneas. Que todas estas cámaras están en la línea municipal de cada cliente y se ubican en ese límite. Que se construye de ahí hacia adentro y se pueden hacer subterráneas. Que cree que en el Hospital de Clínicas hay una subterránea. Que no conoce una normativa que limite la construcción de la casilla.

Que luego del accidente, hubo un pedido o consulta de Punta Carrasco de reconstruir la planta en las mismas condiciones, y Metrogas le respondió que se tenía que adecuar a la normativa vigente y se habilitó que se

Poder Judicial de la Nación

reconstruya en el mismo lugar, teniendo en cuenta la normativa técnica. Que el lugar donde se construye lo define el cliente, no Metrogas, siempre y cuando cumpla con la normativa vigente.

Que no participó de la habilitación original. Al serle leída la declaración donde dice que el 8/11/89 se habilitó con observaciones, dijo que no recuerda haber revisado el expediente cuando declaró en instrucción.

Que, técnicamente, la casilla debía tener colocada desde su primera habilitación una válvula de bloqueo sobre presión; que hay una norma específica (NAC 201 cláusula 2214), que dice que en zonas pobladas es obligatorio tener instalada esa válvula. Que el legajo técnico de la instalación está en Metrogas. Que la firma del instalador matriculado debe figurar normalmente, y debe ser un error que no conste.

Que la recomendación a Punta Carrasco para que la hagan subterránea, es optativa y a consideración del cliente, según la normativa.

196) Jorge Alberto RODRIGUEZ TERZANO

Se desempeñaba en la fecha del accidente como Jefe de Despacho del Departamento Técnico Legal de la Dirección General de Verificaciones y Habilitaciones del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

Manifestó que Aeropuertos 2000 no estaba habilitado por el Gobierno de la Ciudad, que su habilitación fue posterior a la concesión (algunas ya la incluían).

Dijo que no recordaba la situación legal de Punta Carrasco al momento del hecho. Que no cree que se tome en cuenta la cercanía del Aeroparque en el régimen de habilitaciones, si bien para ciertas actividades sí se hace, como por ejemplo cerca de colegios. Que consiste en el informe del inspector de habilitaciones y es quien aconseja la habilitación.

197) Pablo Adrián CESARONI

Taxista que, como tal, el día del accidente fue a dejar un pasajero a Aeroparque, y cuando volvía, estaba parado en el semáforo y vio cruzar el avión, por lo que tomó conocimiento cuando lo vio cruzando sobre la avenida. Que vio que el avión tenía fuego abajo, y de eso está seguro. Que el fuego fue lo que más le impactó, pero no puede precisar en qué lugar del avión estaba. Que él estaba solo parado de ese lado, no había otros autos, y luego se presentó a declarar voluntariamente.

Que se bajó de su auto cuando se acercaban otros y luego, cuando le dijeron que había peligro de explosión, se fue, y le llamaba la atención que no habían cortado el tránsito. Que no escuchó ninguna explosión antes de ver el avión.

Al serle leída su declaración anterior donde dijo que vio el avión antes de que salga de la pista, refirió que ahora no lo recuerda. Que lo que sí se acuerda es del avión con el fuego abajo. Que no era todo el avión, sino que cerca de la rueda estaba el fuego y por abajo. Que siguió con la vista el desarrollo del avión y la gente que llegó a recorrer, que estaba frente a la estación de servicio ESSO. Que el fuego lo vio permanentemente y fue creciendo a medida que iba pasando el avión.

Se le leyó que dijo que el avión cuando llegó al final no escuchó explosión pero se notó fuego mayor y de golpe, señalando que esto fue cuestión de segundos y que no recuerda el color de las llamas.

198) Paula BACCARINI

Dijo que actualmente trabaja en el Ministerio de Justicia de la Provincia de Buenos Aires.

Refirió que voló en LAPA desde fines del año 1998 por 6 meses por un contrato eventual de trabajo. Que lo conoció al comandante Weigel, porque hizo algunos vuelos con él. Que nada de él le llamaba la atención. Que recuerda que era una persona con un trato un tanto liviano en relación a la función, que tenía un trato informal y eso lo relaciona con la función. Que fuera de estos viajes no lo frecuentó a Weigel, y no recuerda la cantidad de vuelos que hizo con él. Que tuvo un altercado mínimo con él; él se iba de un

Poder Judicial de la Nación

vuelo y ella llegaba y lo saludó, y él le dijo que lo salude como corresponde, con un beso y él continuó con eso. Que en otro vuelo que tuvo con él, le recordaba ese hecho que no le quiso dar un beso y en ese vuelo sintió un hostigamiento que le reiteró ese hecho. Que no le había caído bien su saludo formal.

En cuanto a su ingreso a LAPA en diciembre de 1998, no recuerda si en esa época era comandante o copiloto. Que recordaba un comentario en un vuelo donde Weigel estaba retirándose y llevaba las 4 tiras de comandante y una compañera le preguntó a otra por qué tenía las 4 tiras o si estaba nuevamente como comandante, pero no se acuerda cuándo fue.

Que fue invitada al cockpit por Weigel, en ese mismo vuelo que comentó lo del saludo; que la llamó la comisario de abordaje (Rosvaliela) y aterrizó en un vuelo a Córdoba. Que no recuerda si estaba autorizado. Que si está en el cockpit, no puede cumplir su función de seguridad con los pasajeros.

Al serle leída su declaración donde dijo que habitualmente se invita a alguien al cockpit en despegue y aterrizaje, manifestó que no se podía negar a hacer lo que pedía el comandante.

Que se fue de LAPA porque no se le renovó el contrato, y le dijeron que era por el lugar de domicilio. Que no quedó conforme con esa respuesta, y pensó que algún altercado como el que mencionó pudo haber tenido influencia en su no renovación. Pero este altercado no lo comunicó a sus superiores, ni a la comisario, en ningún momento.

Que fue invitada una sola vez al cockpit y al copiloto no lo recuerda; que les habían dado instrucción en el curso de ingreso y vinculado con la seguridad; que recordaba haber estado en el cockpit con el comandante Palacios.

Que Palacios era más formal en su función, con un trato más distante, más serio, más adecuado a la función, y eso es su opinión personal.

Que en el aterrizaje que hizo en el cockpit, cree que lo informal de Weigel se repitió, porque las conversaciones rondaban en torno a chistes de

tipo sexual; que la situación en el cockpit era una charla en términos de bromas de tipo sexual.

Aclaró que recordaba que no se podía estar en el cockpit excepto si la cantidad de pasajeros no superaba cierto número, por las funciones que tenían que desempeñar, pero no recordó recomendación expresa de la compañía.

En cuanto a la conversación de Weigel, no recordó si fue antes o después de los 10.000 pies de altura; que ella fue invitada para el descenso y esta conversación de tipo sexual fue en el descenso, cree que era en los momentos previos en las operaciones para el descenso.

Al ser preguntada acerca del motivo por el cual llevó la planilla que figura a fs. 1794 cuando fue convocada a declarar, dijo que no recordaba haberla llevado; que se le preguntó cual era la función de Weigel y ella respondió y en función de eso mencionó lo de la planilla que se acordaba; que se le pidió que aportara en el acto de la declaración la documentación en la que había visto a Weigel de copiloto, y lo tenía en la agenda con algunos datos. Que ya había dejado de pertenecer a LAPA cuando declaró.

Que con las conversaciones de tipo sexual permaneció en el cockpit y no denunció el hecho a nadie de la compañía, ya que eran cuestiones que podían considerarse habituales en la cabina. Que este hecho fue posterior a la falta de saludo de Weigel.

199) Alejandro Jorge ARGIBAY MOLINA

Dijo que el día del accidente, aproximadamente a las 8 de la noche, estaba saliendo de jugar al golf; volvía por costanera yendo hacia el norte, bien tirado a la derecha, con un auto en la izquierda, y escuchó un ruido raro, miró por el retrovisor para ver si era un camión (segunda posición primera fila). Que vio pasto volar, y un avión despistado que rompió la reja y pasó por delante suyo, hizo una pequeña curva frente a ellos y se detuvo. Que vio el avión que salió de la pista. Que se escuchó el típico aterrizar del avión, con reversa. Que pegó con la reja de la calle y ahí, al cruzar adelante de ellos, se veían llamas delante del avión, que el ruido era el típico frenar del avión y

Poder Judicial de la Nación

se incrustó en el talud. Que había una llamarada debajo del avión y se veía el lanzallamas cuando se detuvo, que era de gas.

Que los autos se fueron un poco adelante y estacionó en la estación de servicio ESSO, y las ambulancias llegaron rápidamente.

Que no vio fuego en el avión antes de la reja, lo vio cuando pasó delante de su auto. Que el fuego estaba a la altura del ala el fuselaje, y no recuerda el color de las llamas. Que cuando se detuvo estaba en diagonal a su auto y se veía claramente el lanzallamas del caño de gas, y decidió esquivar las chapas y fue a la ESSO. Que pudo ver desde la estación de servicio que sacaban gente, pero no sabe de dónde y cómo salieron.

Que la cabina cuadrada estaba a unos metros del talud de tierra y un chorro de fuego iba sobre el fuselaje, afectando al avión de la mitad hacia adelante, a mitad de la altura del avión, inmediatamente abajo de las ventanillas. Que había un aumento del fuego del avión, porque fomentaba la reacción del fuego.

200) *Betina Edith DIAZ*

Refirió que trabaja en Aerolíneas Argentinas como auxiliar. Que entró a LAPA en 1991 como comisario de aviones SAAB (porque llevaba solo un tripulante); tuvo que hacer un curso y la habilitación de la empresa; luego fue auxiliar de B 737, comisario de B 737, auxiliar y comisario de B 757, y fue supervisora (en 1995) e instructora de los aviones en los que estaba habilitada a volar.

Que hizo el curso especial de emergencia en los aviones B 737, con prácticas de evacuación y demás, porque son muy distintos al SAAB. Que la cantidad de tripulantes de cabina era suficiente. Que en el registro técnico de novedades de cabina se anotaban las novedades del avión, para notificar a los pilotos cosas importantes que no funcionaban relacionadas con la seguridad; un asiento roto, etc y ellos lo anotaban en los RTV. Que no le hicieron llegar comentarios como supervisora de ítems anotados y no

levantados en los registros técnicos de cabina. Que no se dividían por grupos, todas supervisaban a todas las tripulantes.

Dijo que a Etcheverry lo conoció poco. Que a Weigel lo conoció, voló con él en SAAB y lo recuerda como comandante. Que en B 737 voló con él, no recordando si él era comandante o copiloto. Que era como cualquier otro piloto, y no tiene conocimientos profesionales para evaluarlo. Que era una persona normal, cumplía con el estandar estipulado con la empresa. Manifestó que Gabriel Lucero es su esposo. Que Tantos también cumplía con lo estipulado.

Que del perfil de auxiliar que se buscaba, se encargaba RRHH, y la empresa cumplía con los estándares de seguridad totalmente, no recordando que hayan salido aviones no go.

Que cada avión tenía su registro de novedades de cabina, uno para mantenimiento, otro en el avión y otro para dárselo a la gerente del sector; era un libro foliado donde se ponía numero de vuelo y matrícula, no se podía arrancar, era algo ordenado, con numeración, y era un único formulario en B 737-200. Que no recordaba si se usaron formularios de SAAB en B 737-200.

Indicó que permanentemente se hacía hincapié en el cumplimiento de cabina estéril, y también en la supervisión de los vuelos, y se cumplía.

Refirió que estuvo en LAPA desde 1991 hasta octubre de 2003, en que entró en Aerolíneas Argentinas, donde vuela B 737-200/300/500 y MD.

Manifestó que LAPA hacía reuniones para fin de año y ella no siempre asistía, por lo que no sabe si Weigel tenía relación personal con los jefes o gerentes de la empresa.

Por otro lado, señaló que nunca se sintió insegura volando en LAPA; y con respecto a Aerolíneas Argentinas, dijo que pueden cambiar las formas pero los procedimientos son los mismos, e incluso había cosas más completas en LAPA en cuanto a seguridad.

201) Robert John MC INNIS

Perito interviniente en autos, manifestó que está retirado de Air Canada desde el 1/3/09, donde era capitán de A 330 y A 340.

Se le exhibió su trabajo original en inglés y reconoció su firma en él, como también en su aceptación de cargo a fs. 28809.

Manifestó que es Presidente de IFALPA. Refirió que en su visita a la Argentina en abril de 1998, un boletín de APLA reflejó declaraciones suyas en un Congreso del 10/12/97 en el Hotel Savoy, acerca de que Argentina opera con el peor escenario de seguridad aérea, y los verdaderos problemas son el amiguismo, la corrupción y una política militar de puertas cerradas; aclarando que esto fue declarado antes del accidente de LAPA y se refería no sólo a Argentina sino a la tasa de accidentes de Latinoamérica en general.

Que antes de aceptar el compromiso de ser perito en la causa, esa era la opinión de la aeronavegación nacional, y más que opinión, estaba basado en datos estadísticos de ese momento de la OACI, que mostraban que Latinoamérica en ese momento tenía uno de los índices más altos de accidentes en el mundo.

En cuanto a si los conceptos de amiguismo, política militar y corrupción surgen de estadísticas, dijo que si hay un índice de accidentes más elevado debe haber una razón y en ese momento estos factores los veía como posibilidades. Que esto no influyó en su pericia, ya que su reporte es específico de LAPA y no de estadísticas de accidentes en general.

Señaló que sabe que el Poder Judicial o algún organismo del gobierno argentino, a través de un requerimiento oficial, pidió a IFALPA que elaborara un informe del accidente de Mendoza, que no hizo él personalmente, y no está muy al tanto de ese caso en particular. Que APLA ayudó como soporte.

Que del incidente de Mendoza se encargó una persona que era jefe de la división de seguridad aérea de IFALPA y él era el responsable de los detalles; que estuvo presente en Argentina varias semanas.

Que no intervino en ninguna sanción a la argentina en relación al bajo nivel de seguridad de las operaciones.

En cuanto a “Estrella negra de seguridad aérea”, dijo que es una forma de designación de IFALPA.

Agregó que hay más de 120 asociaciones miembros alrededor del mundo, y esta decisión se toma en la conferencia anual de IFALPA, ya que una asociación miembro puede solicitar una designación de ese tipo a su país y esto va a votación y puede ocurrir o no que se haga. Que cree que se pidió una estrella negra respecto a Argentina, pero no conoce los detalles, que puede ser que se haya otorgado, pero se puede poner y luego remover, no recordando la fecha.

Manifestó que no recordaba qué personas de APLA firmaron el informe que se llevó a IFALPA; que a López Camelo no lo conoce pero le suena el nombre; y respecto a Enrique Piñeyro, dijo que fue vicepresidente regional de IFALPA en un momento, y tuvo relación sólo en cuanto al rol regional que ocupaba. Que no sabe si los peritos de IFALPA que intervinieron en Mendoza intervinieron con Piñeyro.

Respecto al accidente de Austral en Fray Bentos, señaló que es posible que IFALPA ofrezca expertos o experiencia técnica para una investigación, pero no recuerda si lo hizo en ese caso.

Acerca de las circunstancias de su intervención en la causa, dijo que fue contactado en el 2000 por Rívolo para participar y aceptó, y después se encontró con él en el Consulado de Toronto para recibir la documentación. Que cuando aceptó el cargo pidió honorarios. Que no se los pagaron exactamente, sino que tuvo que nombrar un abogado local (la Dra. Peluca Alfano) para cobrar sus honorarios y recibió una parte muy pequeña y todavía quiere ponerse en contacto con esa oficina.

Poder Judicial de la Nación

Dijo que Daniel Mauriño estuvo en ICAO y lo contactó personalmente hace un año para avisarle que el juicio estaba haciéndose y que lo iban a citar.

Respecto a Helmreich, dijo que sabe que fue perito pero no lo conoce personalmente; que tuvo contacto indirecto con él por el error idéntico de las fechas de unas cartas documento de Piñeyro que dicen 1999; que él recibió los originales, y la razón que puede encontrar en esa coincidencia es que en los documentos que recibió tengan ese error.

Que no conoce a Jorge Celso, y tampoco a Carlos Velasco y Jorge Prelooker, pero sabe que estos dos últimos son peritos.

Que ninguna persona ni la fiscalía tuvieron influencia en el informe que efectuó, en el cual transcribió la documentación que recibió, redactó el informe y lo envió.

En cuanto a sus antecedentes y experiencia, dijo que provienen de dos aéreas: la larga carrera de capitán de aerolínea y la cantidad de años que trabajó en IFALPA y la organización canadiense ALPA de seguridad de vuelo; que su experiencia está orientada a lo operativo de seguridad de vuelos y piloto de aerolínea.

Sobre el PP, dijo que es un resumen del informe preparado para facilitar la audiencia.

Por otro lado, dijo que fue capitán de Canadian Airlines desde 1986 hasta 1992, acumulando 500 horas de vuelo por año, por lo que tuvo aproximadamente 3.000 en total .

Que no participó en otro accidente como perito, y participó en la investigación Dryden como participante de la organización canadiense de pilotos; que aparte de eso su experiencia es de IFALPA y de otras asociaciones.

Que el caso Dryden llevó a que se realizaran cambios en la ley de Canadá y se enfocó el contexto amplio del accidente, y todos los factores que contribuyeron en ese accidente.

Que la teoría sistémica se aplicó en esa investigación, pero ya había sido aceptada en la legislación y en los círculos de aeronavegación. Que fue aceptada como principio fundamental por OACI.

Que él recibió capacitación en CRM y siguió el modelo de razonamiento de James (Reason), y cree fervientemente en la teoría sistémica.

Que esa teoría la conocen todos y es aceptada por todos los que conocen de seguridad aeroportuaria, es principio fundamental de OACI, y en Dryden se aceptó esa teoría.

Al serle solicitadas aclaraciones de los dos primeros renglones de fs. 28.931, dijo que es un concepto generalizado y aceptado por las aerolíneas del mundo y de las autoridades de aviación del mundo, que los pilotos son el punto focal de sistema de aviación general, que éstos no tienen accidentes o choques a propósito, y siempre son el resultado de numerosos puntos o factores. Que este es el motivo por el cual OACI acepta los factores sistémicos de los accidentes de aviación. Que el propósito de las investigaciones es descubrir estas causales en lugar de echar la culpa.

Que el concepto sistémico opera todo el tiempo en un sistema de aviación, y es probable que haya causas sistémicas mucho antes de que ocurra un accidente. Que todos los sistemas de aviación tienen fallas, y sistemas tolerantes a errores, ya que en toda actividad humana hay errores. Que se tienen que incorporar sistemas de seguridad por la tolerancia a errores y un sistema de información anónima.

Que lo de Weigel es un buen ejemplo de concepto sistémico, ya que era capaz de desatar las condiciones latentes de inseguridad (por la documentación que recibió de él); pero tendría que haber otros factores además; que el piloto tiene que poder subsanar los errores y por la capacitación, tuvo que haber restricciones a los vuelos operativos de él.

Que la combinación de un capitán tan bajo y un copiloto – Etcheverry- con poca experiencia (6 meses), se refleja en las charlas de cabina. Que cree que se pudo prever, porque hay importante cantidad de pruebas en el legajo del capitán donde se menciona tratamiento especial y entrenamiento adicional.

Poder Judicial de la Nación

Que dentro de la compañía aérea, el encargado de poner un freno a esta situación es el CEO, y es quien tiene que garantizar la seguridad y tener cultura de puertas abiertas para poder hablarle sin preguntas.

Que el CEO es lejano de la cuestión operativa, pero para la seguridad tiene que ser el responsable de la seguridad y debe asegurar que la compañía se desarrolle en torno a la seguridad y tiene que mantenerse en la parte superior de la compañía; que puede delegar en otras personas pero es fundamental que el CEO asuma su responsabilidad para que el resto de los empleados lo asuma como algo fundamental. Que el CEO debe ser el responsable final de las cuestiones de seguridad.

En cuanto a los pasos antes del despegue mencionados en su pericia, respecto de la cabina estéril, dijo que cada despegue es diferente, a veces levemente (condiciones que están en el briefing), pero el procedimiento básico siempre es el mismo, y en su informe criticó la falta de briefing, ya que en las aerolíneas que tienen buenos procedimientos de seguridad siempre hay uno antes del despegue y antes del aterrizaje.

Al ser preguntado acerca de si existe la posibilidad de que el copiloto en una parte de la grabación hubiera indicado “Standard briefing normal call outs”, dijo que no es apropiado, no es suficiente, va en contra del briefing, porque el briefing es una preparación para los pilotos, y si no lo dicen en ese momento se pueden perder algo. Que la compañía tiene que exigir el cumplimiento del briefing, y debería instruir en qué tiene que consistir, y los pilotos deberían hacer el briefing y deberían recibir un control en las sesiones de simulador. Que el momento apropiado para hacerlo es antes del despegue, y todos los repasos deben realizarse antes de que la aeronave esté en movimiento. Que el MOV y SOP lo indican así.

Acerca de lo que dice a fs. 28936, en cuanto a que la compañía no tomó las medidas necesarias para establecer la cultura de seguridad de la que habla, dijo que las pruebas demuestran poco esfuerzo de la compañía para establecer cultura de seguridad, como ejemplo ausencia de sistema de

información anónimo, una falta de procedimientos especial para el caso de que un copiloto nuevo volara con un capitán nuevo con problemas de capacitación en su legajo. Que hubo un comité de seguridad de la compañía, pero no vio pruebas o vio pocas pruebas de que el comité haya tenido actividad. Se refiere a su informe cuando dice que tendría que haber realizado diversos ítems, recomendaciones para prevenir que vuelvan a ocurrir. La enumeración es específica.

Que es normal que las compañías de aeronavegación que tienen una buena cultura de seguridad lleven adelante recomendaciones para prevenir que vuelvan a ocurrir errores en diversos ítems.

Ampliando lo que comenta de Velasco a fs. 28940, dijo que una compañía con buena cultura de seguridad tendría que tener una política de seguridad emanada del CEO y que baje a otras gerencias, que eso serviría para que los empleados estuvieran seguros de que la seguridad se tome en serio y todo esté en consonancia con la política del CEO.

Que en otro extremo, estaría una compañía con menor seguridad que cumpliera con la ley sin detalles para cumplimentarla, con comité de seguridad, pero no hay pruebas que en LAPA se haya hecho algo con respecto a eso, y al momento del accidente no tenía una compañía segura.

Que el CEO está en actividad día a día, como enlace o comunicador, entre la presidencia de la compañía y la gerencia de operaciones. Que el presidente le da directivas al CEO y menciona qué tiene que hacer su gente, y la compañía está segura porque le indicó a su gente que haga esto o aquello.

Que el presidente imparte las directivas a la gerencia de operaciones sobre los conceptos de seguridad, pero no las especificaciones de las operaciones (por ejemplo qué días volar).

Sobre lo que dijo a fs. 28.944, dijo que por su experiencia sería poco común adeudarle vacaciones a un piloto y que siga cumpliendo sus funciones; que en los países y en las compañías se exige que el piloto se tome vacaciones antes del final de ese año. Que la seguridad está relacionada con el hecho de que un piloto trabaje horas excesivas, pero no vio ningún caso de que

Poder Judicial de la Nación

haya ocurrido un accidente porque un piloto no se hubiera tomado vacaciones, aunque el descanso del piloto es factor definitivo. Pero que él no dijo que fuera un factor en este caso. Que adeudar vacaciones por parte de la compañía, puede ser una condición sistémica latente. Que ese factor, por su experiencia, se lo atribuiría al gerente de operaciones de vuelo.

Con respecto a lo que surge a fs. 28936 respecto a un estudio de 1995 de accidentes de errores humanos y si con los antecedentes que tuvo a la vista considera que el accidente de LAPA pudo haber sido evitado con una gestión efectiva, dijo que sí, ya que el accidente pudo evitarse con la gestión de gerentes y otros individuos involucrados. Que en su informe se refiere al concepto de cadena de errores, diferentes causas, y que un eslabón se rompe, sino el accidente no ocurre. Señaló que por ejemplo, si la tripulación hubiera adoptado adecuadamente los flaps o si hubieran abortado el despegue por la alarma o tal vez haber continuado con el despegue. Que el error humano se refiere a todos los humanos involucrados; se evita el accidente con restricciones a que vuele con un copiloto con poca experiencia o con instrucción adicional al capitán; o bien si LAPA hubiera tenido la cultura de seguridad que reporte incidentes en forma anónima, y por ejemplo se hubieran informado otros problemas de ajuste de los flaps.

Agregó que en la Fuerza Aérea no tienen experiencia en aerolíneas, y si LAPA hubiera tenido controles de gente de Aerolíneas en lugar de dicha fuerza, lo de Weigel hubiera sido distinto.

Respecto al favoritismo de algunos pilotos que menciona en la conclusión del Punto 10 de su informe, dijo que se refería a que personal militar de la Fuerza Aérea ingrese o luego pase a aerolíneas, después de retirarse, no es algo conteste con la seguridad de las aerolíneas.

Que no vio favoritismo en los legajos de Weigel y Etcheverry, sino que fue un proceso de pensamiento derivado de algunas faltantes de registros de capacitación, como el grand school, es decir que no asistió a

escuela teórica, porque no hay evidencia de que lo haya hecho, pero se supone que lo hizo.

Que cuando un nuevo piloto ingresa a una compañía pasa por simulador o control y en el caso de Etcheverry no había evidencias de que esto hubiera ocurrido, agregando que cree que en el comentario de favoritismo se refería al personal de Fuerza Aérea.

Sobre lo que surge a fs. 28.941 respecto a CRM, dijo que LAPA cumplía con las normas obligatorias vigentes, pero cumplían lo mínimo y no hubo esfuerzo ni pasos que lleven a una cultura de seguridad de la aerolínea; no hay pruebas que se hayan realizado reuniones de seguridad ni de seguimiento de capacitación de CRM, se hizo el mínimo requerido por las normas.

Manifestó que sabe que hay varias versiones de la transcripción, sin diferencias significativas entre ellas. Que desde el comienzo al fin de la transcripción del CVR se ve una falta total de disciplina; que no hay nada malo en hablar con el copiloto y la comisario puede hacerlo, pero cuando comienzan los controles no tiene que haber más distracciones. Que el sobrecargo estuvo en la cabina en los momentos en que no debió estar; el capitán hizo que el copiloto hiciera carretear la aeronave y eso hizo que se distraiga de sus obligaciones de copiloto para que todo funcione correctamente. Que el primer error fue no ajustar los flaps cuando arrancó motores antes de comenzar el carreteo, y después, por las distracciones, no se completó la lista de verificación previa al despegue; cuando comenzó el despegue con potencia de motor empezó a sonar la alarma y la acción normal a efectuar cuando suena es detenerse e investigar; que lo que se espera es que aborte el despegue e investigue, ya que puede sonar por varias causas.

Que hay una conversación acerca de qué es lo que estaba pasando y el copiloto dijo que estaba todo bien; que la última oportunidad de prevenir el accidente fue cuando pasaron V1 y luego, cuando decidieron interrumpir el despegue 7 segundos luego de V1; que hubiera sido posible si se daba más potencia, y todas estas cosas son evidentes de la transcripción.

Poder Judicial de la Nación

Al referirse a un piloto o copiloto que violaron de tantas formas el concepto de cabina estéril, y que cometieron tantos errores, se tiene que remitir al concepto de la trampa de aire o a que una compañía tiene que ser flexible a los errores, ya que siempre van a ocurrir los errores. Que había muchos ejemplos de que Weigel no era bueno cumpliendo ciertas obligaciones en cuanto al comando de una aeronave, y se cometieron muchos errores y hubo varias oportunidades para frenar la tragedia, pero estos errores nadie los advirtió.

En cuanto a la teoría sistémica, dijo que está activa desde el comienzo de la aviación; que antes se le echaba la culpa al piloto y se cerraba la causa, dejando pasar las pruebas disponibles. Que el concepto está aceptado por OACI y en Aerolíneas, y lo leyó de muchos libros, incluso uno de Mauriño, y del método de razonamiento de James Reason. Que hay muchos estudios respecto a ello. Que en la mayor parte de su carrera profesional analizó accidentes y sus causas, y tiene una sensación completa y casi intuitiva de que los pilotos son influenciados, y por eso no se puede adjudicar el error al piloto sin examinar todo lo que hubo a su alrededor, por eso en su estudio se refirió a las causas sistémicas del accidente.

Que estudió él solo, leyendo los sistemas de causas de accidentes sistémicos de James Reason, utilizando el método, y se capacitó en CRM como piloto profesional y como miembro; no se entrenó en sistemas generales, estudio la teoría sistémica de los accidentes que es algo distinto que los sistemas en general.

Que su información sustancial proviene de las obras de James Reason, de ICAO, de Helmreich, Mauriño y otros nombres que escribieron en el mundo de sistemas de accidentes y todos los expertos de seguridad adhieren a esto; que los pilotos no operan en un vacío, los pilotos no quieren suicidarse.

Señaló que sistemas es el entorno total; sistema fue el entrenamiento de la compañía, cronograma de vuelo, además del sistema de la

aeronave en sí (alarmas, avisos), y que en su informe todas las referencias se refieren a LAPA, y habló de otros errores que los pilotos cometieron.

Que no hay pruebas de problemas psicológicos en los pilotos; que hay pruebas de entrenamiento dificultoso del capitán y sólo seis meses de experiencia del copiloto.

Que está de acuerdo con Velasco cuando habla de pérdida de conciencia situacional de los pilotos y que síntesis de fallas activas se define como complacencia que es un estado mental.

Al ser preguntado acerca de por qué dice que no hay evidencias de situaciones mentales de los pilotos si considera que la complacencia es un estado mental, manifestó que porque se estaba refiriendo a un problema psicológico que hiciera que no fueran aptos para sus posiciones. Que no se trata de que se cometan errores sino que se puedan atrapar los errores antes de que sea demasiado tarde.

Que el análisis sistémico se puede realizar estudiando documentos y en particular en este caso de accidente de aviación, especialmente por la cantidad de documentación que existe que hace sencillo dicho análisis. Que podría ser que fuera conveniente investigar el terreno en la empresa, con entrevistas, pero en este caso cree que no fue necesario, y en la mayoría de los casos existen suficientes registros y es posible encontrarlos en la aviación.

Que no estudió a Reason recientemente y no está familiarizado con el concepto en que se refiere al último operador (el piloto concretamente), que explica la relación entre el piloto y la situación refiriéndose al ciclo de la culpa, que lo que se determinaba es la causa del accidente y no la culpa. Que el libro donde habla de la culpa es de 1997 y no leyó ese libro en particular, que es la obra siguiente a error humano y se menciona en la pericia de Velasco. Que en sus obras anteriores, Reason hablaba del queso suizo, y el acto inseguro pasaba por el orificio del queso y es la analogía que recuerda, no la del árbol de la decisión sobre si es culpable el piloto o el director.

Que también está de acuerdo con el peritaje de Velasco en cuanto a que la desobediencia de la alarma de configuración no es error sino

Poder Judicial de la Nación

violación de procedimiento, y está de acuerdo con la declaración de Sandro acerca de que el procedimiento es una violación ya que no debe continuar el despegue cuando suena la alarma y esto es una violación.

En cuanto a si la cabina estéril es violación o error de procedimiento, dijo que depende, si está redactado en un manual de operaciones de vuelo de LAPA, no recuerda el caso, cuando se está realizando una maniobra sensible a la seguridad se tiene que estar con atención en esa tarea.

Que la norma 14.1.de ROATAC dice qué personas tienen que estar en cabina en maniobras de despegue y aterrizaje; lo contrario es violación de procedimientos.

Manifestó que no recordaba si le fue enviada con la documentación la declaración escrita del director general de la empresa. Que sabe que en el MOV de la empresa, había referencias a la seguridad del manual, pero tenerlas en el manual y en la práctica son cosas distintas, ya que en el manual hay declaraciones generales sobre seguridad.

Que Novo estaba a cargo del Comité de seguridad o PREVAC, pero no recibió documentación de él al preparar el dictamen.

Señaló que mencionó los obstáculos de Aeroparque a fs. 28.939 por los elementos de alrededor del área del aeropuerto, como la estación de servicio, todos muy cerca del final de la pista y como conclusión mencionó que el área era peligrosa porque no cumplía con estándares de OACI.

Dijo que tenía entendido y creía que el avión siniestrado no tocó contra la instalación de compresión de gas y la estación de servicio.

Por otro lado, dijo que las cartas de Piñeyro datan de 1999.

Mencionó que sabe que la Fuerza Aérea controla la aviación civil en Argentina, y conoce algunos aspectos acerca de cómo se realizaba ese control.

Que dicha Fuerza es el máximo responsable en Argentina en las regulaciones, normativa, certificaciones de tripulación de vuelo, entrega de

licencias. Que es responsable por las licencias de las compañías y `pilotos y supervisa las licencias, y de esta manera es responsable para ejercer el control y que esté conforme a la ley. Que todo lo que sabe en cuanto al rol de supervisión y control es que eran de rutina a las compañías y pilotos. Que la Fuerza Aérea permitía delegación a ciertas compañías, por ejemplo en entrenamiento, que se hace con supervisión de la Fuerza y no revisa el aspecto de la vida profesional de los pilotos, ya que lo delega en esas empresas.

Al ser preguntado acerca de si no tendría que haberse entrevistado con personal de LAPA para obtener la evidencia que le faltaba según surge a fs. 28934, dijo que no era necesario mantener entrevistas porque había suficiente evidencia disponible en cuanto a seguridad, y actas de reuniones que pudieron ser parte de la documentación. Que el mandato fue realizar el informe con la documentación que le dieron, y no con entrevistas. Agregó que en la documentación que le dieron, no había nada del comité de seguridad, por eso supone que no estaba activo o no estaba funcionando. Pero de cualquier modo, la documentación recibida fue suficiente para llegar a la conclusión sistémica que incluyó en su informe. Que su mandato era muy breve y no completo, no hablaba de cuestiones sistémicas, pero estas cuestiones se deben considerar y son su área. Que había problemas graves de competencia en su legajo y esto es un ejemplo de los problemas técnicos que tenía Weigel.

Respecto a las fs. 51 y 52 de la traducción del legajo de Weigel del simulador del 16/2/98, dijo que lo que realmente vale no son las calificaciones de S- o S+ sino las observaciones.

Luego de efectuarse el cambio de la traductora en el debate, a raíz de planteos acerca de quién le había comentado al perito el tema de los tildes en la planilla, Mc Innis continuó con su declaración.

Refirió que cuando en su informe escribe sobre condiciones inseguras latentes en el sistema de aviación que pueden facilitar los accidentes, dijo que el sistema incluye todos los factores que intervienen en el vuelo, la condición de la aeronave, condiciones climáticas, los pilotos, la fatiga, la postura de seguridad de la empresa, la cultura de seguridad del

Poder Judicial de la Nación

estado, resumiendo que los pilotos no actúan en el vacío sino que en un sistema de aviación.

En cuanto a los actos de indisciplina dentro de su sistema o teoría, manifestó que tiene que hacer una distinción entre actos de negligencia y actividad criminal, y se supone que son errores de los pilotos o de otra gente cometidos por personas del sistema de aviación.

Respecto al caso Dryden de Canadá, dijo que se refería a una nave F 28 de Air Ontario que se estrelló por las condiciones de hielo de Dryden Ontario y fue el catalizador para la investigación del mayor accidente aéreo en Canadá. Que la causa directa fue que el piloto despegó con hielo en las alas, y con una visión acotada de esto, puede decirse que fue culpa del piloto, pero este caso sin embargo apoyó y subrayó el énfasis de la teoría del sistema. Que el piloto era muy experimentado, con una hoja excelente, y sin una investigación detallada se hubieran perdido muchas cosas. Que como resultado de la investigación se implementaron unas normas en Canadá respecto a las condiciones de hielo, los pilotos tomaron mayor conciencia de las condiciones de vuelo, particularmente en ciertas aeronaves. Que luego de ello hubo nuevas normativas, y requisitos de capacitación de las auxiliares de vuelo porque un piloto en cabina no estaba ejerciendo funciones. Que el piloto advirtió que había hielo en las alas y se establecieron nuevos procedimientos.

Que es cierto que no andaba la APU en ese avión, que es una unidad auxiliar de potencia. Que conoce el caso; hubo algún conflicto entre la empresa y el piloto (Murgot, fallecido en el accidente), que era una persona muy particular que se enfocaba mucho en los detalles (agregando que voló con él), y la condición del APU fue uno de los motivos. Que también hubo discusiones por el peso de la aeronave.

Manifestó que en el caso de Dryden, las ventanitas de queso se alinearon muy bien y apoyan la teoría del sistema; que el tiempo fue un factor, las condiciones de la aeronave, los pilotos se encontraban bajo presión para mantener los tiempos de vuelo, había normativas muy débiles para el

despegue en condiciones de vuelo, y los agujeros en el queso se alinearon por muchos factores. Que la cultura de seguridad en Canadá en ese momento no era baja, sino que tenía unas deficiencias y una de ellas era volar en condiciones de vuelo.

Dijo que en su reporte se refiere a la culpa de acuerdo a los principios de OACI, donde los fines de investigaciones de accidentes son para prevenir o evitar futuros accidentes y no asignar culpas. Que en Dryden no se encontraron culpables, surgieron recomendaciones y fueron implementadas. Que él en esa época era vicepresidente del ALPA canadiense y durante la investigación pasó a ser presidente.

Al serle leída la sanción del legajo del Ejército de Weigel a fs. 60vta, (1980) donde se menciona que actuó negligente en su desempeño, reconoció que era un acto de indisciplina; que es una condición aislada de indisciplina, su foja militar fue buena en general, con notas altas. Que ese es un caso único y aislado, y es más importante mirar su legajo en la aerolínea donde se puede ver que hay casos de problemas de capacitación que necesitaban ser atendidos.

Al serle descrito el vuelo de baja altura efectuado por Weigel en Villa Gessell para que analizara si fue un hecho de indisciplina, dijo que fue un acto de muy mal juicio, y que sí fue un acto de indisciplina si el copiloto tuvo que tomar medidas. Que una medida disciplinaria sería bajarlo de vuelo, de uno o varios vuelos o una reducción financiera. Que es una sanción posible que lo bajaran de comandante a copiloto durante 6 meses.

Agregó que los incidentes indisciplinarios son graves en sí mismos, que algunos de los mejores pilotos en la historia tuvieron problemas de indisciplina y no hay cuestiones en cuanto a su desempeño, porque son actos aislados de indisciplina. Que indisciplina y cuestiones de desempeño son distintas.

Señaló que tomar una acción en un caso disciplinario es relativamente fácil., pero en el caso de pilotos con problemas de desempeño es responsabilidad de la empresa en cuanto a ser supervisora de hacer algo al respecto; que puede que el piloto requiera capacitación extra, restricciones

Poder Judicial de la Nación

para tomar vuelos, y si no mejora el desempeño se lo deberá relevar de sus funciones. Que esto exige un concepto de supervisión continuo en cuanto a tomar una acción con respecto a un acto de indisciplina.

Manifestó que si la causa del accidente fue no ajustar los flaps para el despegue, no es por un problema de capacitación sino de indisciplina en el cockpit y de seguir los procedimientos en la cabina estéril.

Se le leyó la fs. 28.932, donde dice que Weigel no hizo briefing y Etcheverry no hizo preguntas. Señaló que el CVR graba 30 minutos, y sabe que Weigel no hizo briefing porque la transcripción muestra el tiempo en el despegue y claramente se ve que no hubo briefing, ya que no se puede hacer briefing hasta que no tiene peso final, carga de pasajeros, carga de combustible y estaban recibiendo la información cuando la cinta estaba corrida. Que no encontró en la fs. 6 de la transcripción que el copiloto dijera algo; que el capitán le refiere al copiloto “push back start up”.

Dijo que cuando a fs. 28936 refiere que la Fuerza Aérea parece controlar cada aspecto de la aviación civil se refiere a la situación del momento del accidente tanto como él la comprende; que dicha fuerza estaba a cargo de todos los aspectos de la aviación civil, y había algunos problemas.; y a su criterio honestidad y transparencia en la investigación de accidentes y tal vez la rama de aplicación de normativa deberían ser independientes, separadas de la aviación civil.

Al serle exhibida la documentación de Novo presentada en su indagatoria de fs. 12.651 y siguientes, dijo que mantenía lo vertido en su informe en cuanto a que no encontró nada que le hiciera ver que el comité tuvo una función efectiva; que la documentación sólo prueba que hicieron algo, pero cómo puede mostrar que el capitán tenía desempeño efectivo; para que fuera una comisión efectiva debería alcanzar los puntos o la mayoría que mencionó en su informe; que no hay prueba de que se hayan cumplido esos puntos, en los documentos que vio; que cubren en general dos puntos, cuestiones técnicas relacionadas con la aeronave, transmisión de información

de accidentes o seguridad de vuelo, que no hay nada de malo con esos puntos pero no hacen a una comisión efectiva.

Por otro lado, dijo que había cierto grado de capacitación en LAPA a los pilotos sobre CRM, pero si el CRM falla como ocurrió tan evidentemente en este caso, no solamente por parte de un piloto sino de los dos y de la comisario, la conclusión sería que el informe de Prelooker era algo con lo que estaba de acuerdo. Señaló que hay diferencia entre cumplir con la ley en lo relativo a CRM y hacerlo parte de la cultura de seguridad de la empresa.

Que con CRM se preservaba la cabina, se marcaban los errores entre los pilotos y todo esto hubiera importado cuando el accidente ocurrió, desconociendo si se produjo antes de la vigencia de la ley; que las normas de CRM existían en el Manual de operaciones de LAPA y había boletines. Que una buena práctica de Factores Humanos hubiera salvado el accidente. Que Etcheverry no señaló los errores, aceptó el control de la aeronave, Weigel no pidió los controles adecuados, y con sus antecedentes de problemas de desempeño no fue sujeto a una capacitación especial, ya que no hay prueba de ello en la documentación. Que había la suficiente cantidad de fallas en el sistema en LAPA para llegar a la conclusión de que había fallas en el entrenamiento.

Que en el caso Dryden hubo numerosas fallas, y entre ellas de Factores Humanos.

Que LAPA es un sistema en sí mismo, que se investigan todos los sistemas de la empresa, el país, la Fuerza Aérea también. Con sistémico se refiere a las formas de abordaje de una investigación de sistemas, que se consideran todos los factores y cada factor puede incluir sistemas y subsistemas. Que en un hecho/accidente pueden intervenir distintos sistemas. Que en un accidente puede intervenir la empresa y la autoridad de control de ese sistema como dos sistemas distintos. Que no hay límites en la investigación sistémica, se tiene en cuenta la posibilidad de evitar un error.

En cuanto al aspecto psicológico para investigar un accidente, la OACI recomienda que se consideren los factores humanos (Punto 9.9 Parte III

Poder Judicial de la Nación

de la OACI Anexo 13 Manual de investigación de accidentes de aviación). Que Reason considera al sistema psicológico –error humano- como una parte muy muy pequeña del sistema (lo físico, nutritivo, la fatiga, etc.).

Al serle leído el Anexo 13 de la OACI de 1970 -4ta. Edición- DOC 6920-AN/855/4, donde se menciona que se tienen que tener en cuenta los aspectos psicofisiológicos, dijo que es una versión de 1970 pero es consistente con lo que se dijo hasta ahora en cuanto al análisis sistémico de accidentes, al hablar de los elementos psicológicos.

Que en LAPA no encontró pruebas que demuestren condiciones psicológicas, no tuvo evidencias, tuvo el legajo del INMAE de Weigel y no vio nada significativo de problemas psicológicos.

Que en algunos casos la pérdida de conciencia situacional puede ser un factor psicológico, pero no cree que sea la razón de este accidente.

En cuanto a Weigel, dijo estar de acuerdo con lo que menciona la JIAAC en que recibió la capacitación en alarma de configuración pero en este caso no comprendió la alarma y no obró correctamente; que debe haber abortado vuelos en su capacitación, por eso se indica que la entendió y reaccionó correctamente dos veces.

Que de la transcripción del CVR, surge que Weigel al momento del accidente no pudo determinar por qué sonaba la alarma de configuración. Que es posible que cuando el capitán dice “no, no, no” sea porque algo está mal si el copiloto intentó hacer algo.

Que cuando el MOV establece que se aborte por cualquier razón a los 80 nudos, se incluye la alarma de configuración, ya que es muy fácil detener el avión e investigar. Que en los manuales de Air Canada hay normas similares, y no se enseña en los manuales a despegar sin flaps.

Refirió que despegar sin los flaps sabiendo que no están colocados correctamente, depende del peso de la aeronave, las condiciones de la pista, que es ciertamente posible despegar sin los flaps colocados, pero es muy difícil con máxima potencia. Que Weigel se vio sorprendido por la falta

de flaps lo mismo que el copiloto; que la alarma es para distintas cosas y parece que no sabían cuál era el problema.

Que LAPA, antes de CRM instruía a las tripulaciones en FFHH (CLR), y considera que los programas de instrucción de LAPA cumplían con la filosofía de Boeing.

Al serle leídos todos los puntos de las reuniones de peritos para que los ratifique (fs. 28.944), dijo no estar de acuerdo por completo con esos puntos.

Del punto 1), respecto a la configuración de despegue recibida en instrucción, está de acuerdo en que Weigel recibió instrucción adecuada de alarma de configuración de despegue pero está en desacuerdo con el punto 2) que dice que recibió una instrucción extensa y adecuada, y esto debido a los comentarios de los legajos, ya que tendría que haber recibido más instrucción o más restricción en actividades de vuelo. Con los puntos 3) y 4) está de acuerdo. Con el punto 5 está de acuerdo en que hubo instrucción en CRM pero no en que haya sido suficiente y como se dijo en la audiencia le parece que LAPA daba la mínima instrucción en CRM.

Que no hubo ningún esfuerzo para implementar la cultura de seguridad de la que hablaron. Que la capacitación de un año de Weigel es una experiencia adicional pero no capacitación adicional.

Por otro lado, dijo que en la investigación de Mendoza, el que estaba a cargo era el miembro de Inglaterra que estaba a cargo del departamento de seguridad, no recordando a Enrique Piñeyro.

202) Emilio Eduardo RINAU

Refirió que se encargaba del abastecimiento de las aeronaves, y cargó combustible en el avión del siniestro, recordando que cuando llegó al avión, tuvo que esperar para hacerlo. Que la orden para cargar el combustible se la dio el mecánico, y esto es siempre así. Cuando terminó de cargar combustible, ya había pasajeros en el avión. Que el mecánico es quien firma la planilla. Que las normas recomiendan que no se cargue combustible cuando hay pasajeros; y cuando él inició no había pasajeros, pero cuando le dieron el

ok, sí había, pero esto es responsabilidad de la empresa de aeronaves, y es común que empiece la carga y suban los pasajeros. Que la carga de combustible fue normal.

203) Santiago CARPANETO

Dijo que actualmente trabaja en Aerolíneas Argentinas; que entró en LAPA en enero de 1998 y estuvo hasta que quebró, pasando luego a Federales. Que en LAPA era operador de equipos de rampa.

Que cargó el avión del accidente; había dos carros completos, uno de carga y otro de equipaje. Que fue todo normal, nada fuera de lo habitual. Aclaró que lo común es que lleguen antes que los pasajeros, pero a veces con el trajín del trabajo llegaban junto con los pasajeros. Que también a veces se carga combustible con pasajeros y a veces no.

Refirió que estaba descansando en el módulo cuando sintió un ruido, salieron y sintió como un segundo estallido fuerte y se vio un hongo negro. Que la segunda explosión reavivó el fuego.

204) Luis Eduardo ORTIZ

Dijo conocer a Peterson, quien quería proponerlo como testigo, no recordando si aceptó el cargo y si hizo peticiones en cuanto a ello. Que siempre fue investigador de accidentes aéreos, y era Jefe del departamento de investigación de prevención de accidentes, pero no participó en el informe de la JIAAC, y sí en el de Austral.

Que el día del accidente estaba en el semáforo en la Costanera, cuando vio las luces de un avión que venía; que pensó que venía muy despacio para despegar y muy ligero para aterrizar, y se quedó paralizado cuando vio el avión que pasó por ahí; luego estacionó el auto y vio el avión que ardía con mucha fuerza; que todo lo vio desde la vereda de enfrente pero no pudo colaborar en el rescate. Que el trabajo de la gente del SAME y la gente del

aeropuerto fue muy profesional, bien hecho, que hubo menos confusión de lo que pensaba.

Refirió que no recordaba si el avión tenía los reversores o no; que cree que no los tenía armados para frenar, y no puede decir si estaba aterrizando o despegando; que posteriormente lo entrevistaron unos periodistas y apareció en la película de Piñeyro.

Aclaró que antes del impacto el avión no tenía fuego; chocó con algo e hizo ruido (como que se rompe un huevo) e inmediatamente ardió. Que vio que el avión saltó el murito de aeroparque y pasó por adelante; chocó con algo porque se detuvo, hizo el ruido, ardió inmediatamente; el dejó el auto sobre Sarmiento y volvió corriendo para auxiliar; que el avión estaba ardiendo completamente, cruzó la calle y vio eso. Que la gente salió por la zona izquierda; no vio salir a la gente, la ambulancia entraba por una calle y salía, y había gente que estaba evacuando el avión por el otro lado que él no veía.

Que él veía el lado derecho del avión y la cola, y no vio salir gente, y se veía poco porque estaba ardiendo. Que cuando el avión choca, tiene combustible en las alas y los motores calientes, y es normal que eso suceda.

205) *Gustavo Luis PAGLIARINI*

Piloto que actualmente se desempeña en LAN Argentina. Manifestó que trabajó en LAPA; que ingresó en el año 1997 volando el B 737-200 y al año siguiente pasó al B 737-700, y siempre se desempeñó como copiloto en ambas aeronaves hasta que desapareció la empresa. Que los primeros vuelos fueron en octubre del año 1997, el simulador fue en los meses anteriores, y en esa fecha ya estaba habilitado por FAA y la empresa.

Refirió que nunca voló con Weigel; lo conocía de nombre y de vista pero no de haber hablado. Que a Etcheverry lo conoció pero no compartió nada con él.

Que estuvo 3 meses en total antes de volar; tuvo inspección de DHA para habilitación, con examen en avión y simulador; que también una vez volando en la línea, se hacían inspecciones por parte de inspectores de la

Poder Judicial de la Nación

empresa. Aclaró que desde que ingresó hasta que lo habilitan como copiloto, fue aproximadamente un proceso de tres meses, que es lo que llevaba el curso terrestre, el simulador y demás.

Dijo que él venía de una fuerza de seguridad y todo era muy nuevo; y la instrucción fue suficiente para desempeñarse en su puesto de copiloto. Que cuando llegó a LAPA él ya había volado 10 años en la Prefectura Naval, y contaba con 2.500 hs de vuelo. Que era oficial de prefectura y se desempeñaba como aviador, pero no había volado aviones jet en prefectura.

Que para pasar del 737-200 al 737-700 hizo un inicial de familiarización, simulador y chequeo con autoridad aeronáutica. Este curso también duró aproximadamente 3 meses. Tenía 500 hs. de vuelo en ese año hasta que pasó al 700.

Que siempre tuvo vacaciones, nunca tuvo deuda, se las fue tomando a medida que iba pasando el tiempo.

Al serle exhibido el parte de vacaciones de fs. 1 de su legajo personal azul, dijo que es una planilla de control de vacaciones, donde aparece saldo pendiente 50, reconociendo la firma suya y la aclaración. Dijo que es un registro de la empresa; que él no llevaba el cálculo, eso estaba en el legajo. Que anualmente se tomaba las vacaciones. Que ese parte es del 30/6/99, y él ingresó a fin del año 1997. Refirió que no recuerda haber volado vencido en vacaciones.

Señaló que los pilotos son responsables de sus descansos y la empresa es responsable en programar la actividad de vuelo para no violar estos descansos.

Indicó que hizo varios cursos de CRM, que posteriormente fue obligatorio, no recordando cuándo hizo el inicial; que durante su estadía en la empresa hizo varios cursos, el recurrent era anual, pero no se acuerda las fechas. Que era una semana dedicada a estas cuestiones, y esa secuencia anual

se cumplía a rajatabla porque es una disposición reglamentaria de la autoridad aeronáutica.

En cuanto a los vuelos, dijo que se programaban en la oficina de programaciones, donde trabajaba el empleado Carlos Leyes, no recordando quién estaba a cargo. Que los programaban de acuerdo a la reglamentación 671, y no sabe si tenían las planillas con las vacaciones.

Dijo que nunca le rechazaron vacaciones pedidas, todas las veces que pidió vacaciones se las dieron.

Manifestó que cuando se presentó en LAPA lo hizo por un aviso en diario La Nación, junto con muchos postulantes; que luego siguió ingresando gente por la incorporación de aviones. Que hubo casos de varios pilotos que se fueron a Aerolíneas Argentinas, un éxodo grande, creyendo que fue por mejor salario.

Señaló que recuerda a Novo, que era comandante y estaba a cargo de PREVAC, era un excelente profesional y continuamente tenían notificaciones sobre accidentes de otras empresas y tenían comunicaciones y recomendaciones operacionales de fatiga de vuelo y demás. Que esto era parte del trabajo de la función que cumplía. Que había boletines de seguridad que se repartían periódicamente y era de acceso para todos los pilotos, siempre tenían actualización de esos instructivos, e incluso en los recurrents siempre se hablaba de estos temas, donde él fue instructor terrestre en materia de búsqueda y salvamento, a propuesta del área de capacitación.

Dijo que jamás fue obligado a volar en condiciones no go y no conoce ningún caso.

206) Roberto Andrés FERRANTE

Dijo que actualmente está jubilado. Que ingresó a LAPA en septiembre de 1996 y estuvo en la empresa hasta que quebró; fue comandante desde su ingreso y voló B 737-200 y posteriormente a B 737-700. Que estuvo muchos años en el 200 y venía de Aerolíneas Argentinas, y ahí lo había volado como copiloto. Que cuando entró en la empresa hizo inicial y simulador, no recordando cuánto tiempo tardó para habilitarse en FFA y empresa,

Poder Judicial de la Nación

suponiendo que fueron los tiempos normales, que estimó entre dos y tres meses hasta que empezó a volar.

Refirió que en dos o tres oportunidades voló con Weigel como su copiloto, y como tal se desempeñó en forma normal, pero no lo conocía y no tenía relación personal con él. Que en esos vuelos no le causó ninguna impresión diferente a la de un piloto normal. Que con Etcheverry cree que hizo un vuelo, y no puede decir nada en cuanto a lo profesional y no tenía relación personal.

Aclaró que se cambió de Aerolíneas Argentinas a LAPA, porque la primera venía de una privatización y se estaba desmantelando y de un día para otro le ofrecieron trabajo en LAPA y no dudó en cambiar, ya que le gustó el proyecto de LAPA, que era un ascenso. Que antes de Aerolíneas Argentinas estuvo en la Marina 16 años.

Que en LAPA hizo curso teórico y 5 turnos de simulador. Indicó que en Aerolíneas Argentinas se hacen más turnos; que él venía de volar A 310 en esa empresa, y había perdido la habilitación en B 737-200 por eso la tuvo que hacer.

Le fue leída su declaración de fs. 8447 donde dijo que le adeudaban vacaciones y que Borsani le dijo que no le podían otorgar; aclarando que si dijo eso debe haber sido así, y habrá sido por cuestiones de servicio y en una oportunidad, por ejemplo temporada alta. Refirió que también lo de las vacaciones le ocurrió en Aerolíneas Argentinas.

Señaló que cuando entró en LAPA no tenía la habilitación vigente de 737-200 porque hacía más de un año que no volaba ese avión; que si bien había volado el avión siete años y medio en Aerolíneas Argentinas (donde hizo el inicial de ese avión), y tenía mucha experiencia de vuelo y sobre todo en ese avión, luego voló B 727, MD 80 y A 310.

207) Flavio SCHUSTER

Refirió que trabaja en la actualidad como piloto; que ingresó a LAPA en mayo de 1997; hizo el curso teórico de B 737-200 en mayo, y en julio empezó a volar; en marzo de 1998 pasó a otro avión (757), siempre en el puesto de primer oficial. Luego pasó a LAFSA; en 2004 a LAN Chile y en el 2007 pasó a LAN Argentina, donde ahora vuela como comandante de A 320.

Señaló que no voló con Weigel, a quien sólo conocía de vista.

En cuanto a su instrucción, dijo que el curso teórico inicial de sistemas lo hizo en 2 o 3 semanas y luego fue a Denver, donde tuvo 10 sesiones de simulador y un examen.

Acercas de inconvenientes que haya tenido en vuelo, refirió que tuvo uno cuando empezó a volar, en un vuelo a Córdoba con un B 737-200, por indicación de tren de aterrizaje que luego bajó y trabó, y volvieron en ese avión con vuelo ferry.

Dijo que no hizo vuelos no go, que recuerda haber cambiado de avión por algún ítem no go, pero no voló en aviones que no estuvieran en condiciones.

Que en LAPA fue instructor en tierra de sistemas y recibió instrucción en LAN, mencionando que son bastante similares las instrucciones en LAPA y LAN.

En cuanto a la calidad de instructores de LAPA y de las dos empresas LAN, dijo que notó diferencia en B 737, siendo la misma en 757; que en LAN no voló 737. Respecto a esto, dijo que no había material en CD y por computadora para hacerlo de la misma forma que el 757.

Manifestó que tuvo deudas de vacaciones. Al serle leída su declaración a fs. 9039 vta., en la que dijera que no tenía vacaciones vencidas, aclaró que desde que ingresó, de mayo de 1997 a mayo de 1998 tenía una deuda de vacaciones y luego se las fueron actualizando y le devolvieron los días, pero estima que llegó a volar vencido. Que fue Chionetti quien le dijo que le iba a devolver las vacaciones que le adeudaban.

Respecto a la cabina estéril, dijo que conoció casos en que había gente que estaba en la cabina que no debía estar y se hablaban temas no aeronáuticos por debajo de los 10.000 pies, pero no lo denunció a las

Poder Judicial de la Nación

autoridades. Que esto lo conoce por experiencias suyas, en que una auxiliar interrumpiera un briefing cuando tenían que estar en su puesto; que le ha pasado con más de un comandante, no recordando los nombres. Que no recordaba que hubiera una circular acerca de cabina estéril, pero el tema se ve en los cursos de CRM.

Sobre la calidad de los instructores de B 737, dijo que había mezcla de diferentes instructores, dependiendo de la extracción que tuvieran, y entre ellos no estaba consensuada la forma de dar instrucción, y ello no era así en 757.

Refirió que lo de la violación de cabina se daba a menudo; por ejemplo la jefa de cabina entraba a la cabina por debajo de los 10.000 pies y se llevaba las bandejas. Agregó que las auxiliares tienen que estar en sus posiciones, y no tienen que interrumpir salvo por cuestiones de seguridad, y el comandante y el primer oficial la tienen que corregir, pero por qué no lo corrigió no lo sabe, y puede ser que haya actuado en infracción por no hacerlo.

Que tuvo un problema con Novo, a quien cree que nombraron oficial de seguridad luego del accidente, que fue en un despegue, porque la computadora del lado de él quedó fuera de servicio y le transfirió el avión y volvieron a destino.

Aclaró que la cabina estéril en 757 y 767 se cumplía, y que la violación que mencionó antes fue de B 737-200, siendo el jefe de esa línea Gabriel Borsani. Que cuando hizo el curso de la línea B 757/767 estaba Chionetti.

208) Daniel Dante AMIGO

Manifestó que ahora trabaja en Aerolíneas Argentinas. Que ingresó a LAPA en diciembre de 1980 como despachante de tráfico en la parte comercial, donde estuvo hasta diciembre de 1985. Que en enero de 1986 empezó a trabajar como copiloto de Short 1986 y de SAAB –durante 1987/1988-; luego comandante de SAAB en 1996 –año y medio-; luego

estuvo como copiloto de B 737-200 un año y medio pasó a comandante de B 737-200 y posteriormente a B 737-700 -1998-. Que estuvo en Federales y SW; luego estuvo un año en LAN como comandante de B 737-200 y pasó a Aerolíneas Argentinas como copiloto de B 737-200, siendo ahora copiloto de A 320. Indicó que tiene 12.000 horas de vuelo.

Refirió que ingresó con Weigel a la empresa, y tenía relación como compañero de trabajo, no compartiendo actividad ni horas de ocio. Que sólo actividad laboral, lo que puede ser cruzarlo en un pasillo. Que en el año 1985 rindieron el ingreso a LAPA juntos; que en este ingreso entraron a LAPA 2 aviones y eran 15 o 16 personas. Que hubo una época de crisis en el año 1988 donde se quedó con un solo SAAB y se redujo personal, y a Weigel le tocó quedarse afuera o con licencia y luego se reincorporó. Que compartió vuelos con él, rindió exámenes de instrucción; que eran 3: Weigel, Feijoo y él; que también voló con él como copiloto antes de que Weigel fuera ascendido a comandante, en un vuelo a Cataratas.

En cuanto al concepto profesional que tenía de Weigel, dijo que a él lo respetaba. Que en ese vuelo que mencionó, que debe haber sido en 1997, hablaron del tema familiar; que lo vio bien en el vuelo, operando con seguridad, cumpliendo el procedimiento.

Respecto a las condiciones de seguridad de la empresa LAPA, dijo que de 1996 en adelante se observó un cambio muy importante en LAPA, aparecieron oportunidades de desarrollo importantes, cambió la gerencia y se le dio más importancia a la capacitación. Que no vio nada mejor en instrucción que la época de LAPA desde 1996; que siempre hubo predisposición de querer hundir a la empresa por parte de las competidoras; que tiene conocimiento del tema, ya que LAPA era envidiada en el mercado y todos querían ver como se caía la empresa.

Agregó que nunca tuvo presión para realizar un vuelo con un avión no go; que sí tuvo cancelaciones de vuelo por alguna falla y no se salía por ser no go.

Señaló que hubo un período irregular en los años 1992 y 1993 por la incorporación de aviones nuevos, gente nueva; se necesitaba ajuste y

Poder Judicial de la Nación

coordinación y la demanda superaba la oferta y se demoraban y no había puntualidad porque quizá tenían una falla. Que se pedía lógicamente que se tratara de cumplir el horario, pero no había presión empresarial.

Dijo que el grado de instrucción de LAPA era exigente, y tuvo exigencia mayor o bastante severa en cuanto a su persona. Que tiene desarrollo de actividad gremial en APLA desde 1992, y ahora es miembro como secretario del interior, siendo referente en la parte gremial. Que en LAPA había gran número de personal militar que no está acostumbrado a que la parte sindical diera alguna indicación o exigiera el cumplimiento de determinadas cosas, y sobre todo por ser él una persona joven.

Se le exhibió la fs. 1 del legajo técnico –carta de Ossa-; dijo que conoce el documento y lo recuerda perfectamente; que el comandante Ossa proviene del área militar, y esto fue en el año 1996. Que en ese vuelo tuvo una discusión con Diehl acerca de por qué no lo ascendían a comandante, y él dijo que iba a determinar cuándo iba a pasar eso y que si bien le correspondía y era satisfactorio en sus vuelos, le dijo que por el momento no, y posteriormente a esa discusión o charla, habían ingresado Taboada, Vitali y Ferrante, y esos venían de Aerolíneas Argentinas, y por la necesidad de incorporar comandantes con más horas de vuelo, es que llamaron a copilotos con experiencia y fueron tomados para cubrir esos puestos cuando por escalafón no les correspondía; que él era más antiguo y quería que se le respetara el escalafón y al poco tiempo -2 o 3 días- en Aeroparque le informaron de hacer un vuelo de inspección; que hizo el vuelo con Ossa de instructor y con el gerente de operaciones Diehl en la cabina; un vuelo a Formosa, Corrientes y Aeroparque. Manifestó que el texto de la carta es realmente lo sucedido en el vuelo, se le hacían esas preguntas; que en aproximación a Formosa explicó por qué no aterrizaría ahí, y era un tema de criterios, no era falla real. Que tiene un nivel 3 standard de inglés, y es intermedio superior en cualquier academia. Que las 2 únicas oportunidades que Diehl tomó inspección fue a él y a

González Ramos, siendo la de éste satisfactoria y la de él no. Agregó que no es normal que el gerente de operaciones tome inspección

Que estuvo 6 meses más en instrucción, se cumplimentó y salió a comandante luego, y lo ascendió Diehl.

Que jamás voló vencido en vacaciones, y tiene sus vacaciones al día. Que la seguridad no se reemplaza por el pago de vacaciones que se adeuden—respecto a la 671-.

Refirió que se respetaba el orden escalafonario si cumplía con las condiciones para ascender. En el caso de él, por orden escalafonario le correspondía, pero luego de la inspección Diehl le dijo que no estaba en condiciones de ascender y ascendieron los que lo seguían en orden escalafonario. Que no tuvo otras instrucciones con resultado negativo.

Señaló que Novo fue comandante de SAAB y luego de B 737, que estaba en PREVAC al momento del accidente en relación directa con el CEO de la empresa. Que como tal observa lo que sucede en la compañía con relación a los pilotos, pero no es un inspector.

Añadió que Diehl no firmó la nota de Ossa de fs. 1 del legajo porque no estaba habilitado en el avión y no podía cumplir tareas de inspector. Que la descalificación del instructor es suficiente para descalificar a un piloto. Que no se puede tomar la opinión de una sola persona, tiene que tener antecedentes previos para ascender a un piloto.

Dijo que nunca ocupó cargos jerárquicos en la empresa, y fue facilitador de CRM.

Sobre Weigel, dijo que era muy capaz, no tenía problemas en lo que respecta al vuelo; que tuvieron trayectorias distintas por su desvinculación de la empresa y cuando regresó fue por período corto y se volvió a desvincular y luego volvió cuando estaban los B 737-200. Que tuvo períodos alejados de la actividad aeronáutica, y en el último período no tuvo acercamiento a él.

Acerca de Enrique Piñeyro, dijo que es complicado hablar de él. Que su relación con él es de tipo laboral. Que tiene vinculación con LAPA porque trabajó como piloto en la empresa; que tuvo una carrera similar a la de Weigel; ingresó, se desvinculó. Que también se fue Rubino. Que Piñeyro,

Poder Judicial de la Nación

Vadesich y otro pidieron licencia para volar a Suiza; la empresa no se lo dio y esto generó antipatía en la empresa. Que posteriormente Piñeyro volvió a ingresar a LAPA; que es muy capaz e inteligente, admirado por los pilotos, habla bien inglés, es médico, hizo un curso de investigación de accidentes. Que ingresó como copiloto de B 737-200 y fue ascendido a comandante de SAAB y en esa época se encontró con dificultades. Que Weigel también era comandante, y hubo un avión que deja Piñeyro porque consideró que estaba no go –no tiene los elementos para precisarlo- y Weigel salió con ese avión. Pero esto se lo enteró por la película.

Que luego de un psicofísico se desvinculó de la empresa y luego trató de volver. Que Piñeyro sufrió ciertas situaciones; que tuvo una parte importante y ayudó mucho y colaboró mucho en la investigación de este juicio; que tuvo bastante acercamiento con la gente de APLA, pero no tiene relación personal con él.

Refirió que cuando Weigel y el declarante eran copilotos, Chionetti era despachante de aeronaves, y tenían relación con él porque era despachante. Que Weigel ingresó con el testigo el 5/1/86 y cree que no tenía relación con Chionetti antes que eso; que Weigel fue copiloto antes que Chionetti. Que cuando ingresó, el gerente de instrucción era José García, de operaciones De Víctor, y Carlos Alberto Martínez era jefe de línea, y estas eran las personas que ocupaban los cargos en las gerencias.

Manifestó que es miembro de comisión directiva de APLA desde el año 1993. En cuanto a la actitud de Piñeyro en relación a LAPA, dijo que como lo desvincularon de la empresa no cree esto que sea muy grato, y tendrá un desagrado con esas personas. Que con Chionetti no tenía una buena relación para nada, era una relación desagradable y esto nació por unos pedidos internos. Que cree que la relación entre Chionetti y Piñeyro sigue persistiendo de esta forma.

Respecto a la relación entre Weigel y Chionetti, dijo que Chionetti es muy particular, que tuvo aprecio a su persona y su familia, y lo

conoce desde que era muy joven. Que Chionetti estuvo poco como despachante y luego entró como piloto; cuando empezó a tener cargos en la empresa se distanció; Chionetti distanció esa amistad cuando él tomó un cargo; limitó la amistad con el trabajo y eso lo hizo con el resto de la gente, y cree que con Weigel también. Que en su gestión todos los que eran de la camada de él no ocuparon ningún cargo jerárquico, y también eso le criticaron; que se rodee de gente que tuviera conocimiento que no lo iban a traicionar. Que Chionetti fue más exigente con su grupo más cercano que con el resto de la gente, y tuvo muchas discusiones con Chionetti por esto.

209) Mario Daniel SEGUI

Dijo que actualmente trabaja en Austral Líneas Aéreas. Que ingresó en LAPA a mediados de 1998, como primer oficial de Boeing 737-200; estuvo durante 4 años, hasta el 2002; que hizo el curso inicial, teórico y simulador en DENVER, sin recordar la cantidad de sesiones que hizo, pero calcula que fue lo regular. Que el tiempo desde que ingresa en LAPA hasta que empieza a volar ya habilitado fue de 2 o 3 meses. Que luego del 2002 se retira voluntariamente porque consiguió en Air Falcon como primer oficial de B 737-200, hasta el 2005 en que ingresó en Austral del mismo modo, y luego fue comandante, hasta la actualidad, en que lo es de MD-80.

Manifestó que en LAPA, no tuvo ninguna situación crítica; nunca estuvo en un vuelo con un avión no go. Que a Weigel lo conocía de vista pero nunca voló con él.

Respecto de la seguridad de la empresa, dijo que nunca advirtió nada anormal, y comparándolo con su experiencia en las restantes empresas, explica que no hay ninguna diferencia de importancia en cuanto a seguridad.

Agregó que mientras estuvo en LAPA como copiloto, iba a simulador una vez por año, y en Austral cada seis meses. Que en Air Falcon estuvo dos años e hizo el simulador una vez por año.

Que no recuerda haber tenido deuda de vacaciones.

Dijo que hizo curso de CRM en LAPA, inicial y recurrents, no recordando las fechas.

Poder Judicial de la Nación

En cuanto a la instrucción técnica que recibió, la considera normal, buena. Que tampoco ha notado ninguna diferencia con los cursos de CRM en otras empresas. Que siempre era una recomendación mantener la cabina estéril hasta los 10 mil pies de altura, y abstenerse de realizar actividades que distraigan. Que durante sus cuatro años de copiloto en LAPA esto se cumplió.

Manifestó que si bien no recuerda que haya recibido en particular información de la forma en que hay que resolver una alarma de configuración, sí sabía que antes de V1 se abortaba despegue, luego no, y esto es un conocimiento común de los pilotos.

Respecto a Novo, cree que era instructor, y ocupaba ese cargo en PREVAC. Que a través de ello se brindaba información a los pilotos sobre accidentes e incidentes nacionales e internacionales, con boletines.

210) Norberto Oscar POMILIO

Dijo que actualmente está en actividad. Que ingresó en LAPA en 1999, aproximadamente dos meses antes del accidente, como comandante en jefe de B 737-200; que estuvo año y tres meses en esa posición, y luego pasó a comandante de B737-700 hasta el 8 de enero de 2002, cuando fue despedido de LAPA; que estuvo meses desocupado; luego voló en SW, después se fue a Chile, a LAN EXPRESS, y en marzo de 2006 ingresó como comandante instructor de B-737-200 en LAN Argentina, y actualmente es comandante de Airbus 320.

En cuanto a su curso inicial, dijo que fue un curso teórico estándar, sin diferencia con otros cursos. Que desde que ingresó en LAPA (con casi 5.000 horas de vuelo) hasta que fue comandante, pasaron aproximadamente 4 meses, desde mayo a septiembre.

Dijo que si bien la reglamentación dice que hay que ir a simulador una vez por año, en Austral van cada seis meses, desconociendo la razón por la cual esa empresa tomó esa modalidad.

Respecto a la instrucción en ruta, dijo que se hace luego del simulador. Que el proceso es: curso teórico, simulador, vuelo en ruta con instrucción, examinación en vuelo, autorización a volar sin instrucción.

Agregó que conoce el accidente de Fray Bentos del año 1997, y no sabe si ese copiloto había hecho dos recurrencias anuales, pero supone que sí porque en Austral estaban todos haciéndolas cada seis meses.

211) Fabián Sergio DE NUCCI

Refirió que ingresó a LAPA en 1997; que voló como copiloto de B737, luego como copiloto de B757, luego como capitán de B737 (a principios de 2000).

Que habrán transcurrido seis meses desde que ingresó a LAPA hasta que tuvo su habilitación de copiloto. Que antes había volado F 28 y otros en la Marina.

Manifestó que no voló con Weigel, y sólo lo conocía de vista.

Que luego de LAPA se fue a LAFSA y luego a LAN (hace aproximadamente 4 años), y actualmente vuela Airbus 320.

Respecto a su declaración anterior, aclaró que septiembre de 1996 fue fecha de simulador, pero nunca estuvo activo en LAPA hasta abril o mayo de 1997, que es cuando comienza a cobrar remuneración.

Dijo que actualmente la recurrencia de CRM es anual.

Al ser preguntado sobre si las vacaciones se tomaban por año aniversario o calendario, dijo que creía que eran por año de ingreso.

Se le exhibió fs. 146 del legajo amarillo, y reconoció su firma explicando que estima que la crítica a la empresa vinculada con algún aspecto de entrenamiento debe haber sido de un curso, y que estarían dirigidas a las partes de instrucción de la compañía, agregando que siempre lo que se haga de más, aunque no sea reglamentado no está mal, y es en beneficio del adiestramiento.

En cuanto a NOVO, dijo que no tuvo mucho contacto, pero sabe que aparte de volar tenía un cargo de instrucción o seguridad aérea, y desde

Poder Judicial de la Nación

allí se investigaban o prevenían las situaciones o amenazas, desconociendo si esa crítica llegó a conocimiento del nombrado.

Que no recuerda haber estado vencido o con posibilidad de vencerse su licencia. Que cree que las horas de vuelo, un buen sueño, estar mentalmente sano, con dieta sana, teniendo un amigo psicólogo por algún problema, le da armas para hacer un vuelo sin accidentes o incidentes, y esto tiene relación con la seguridad de vuelo, como las vacaciones, y esto es lo que considera para tener una buena performance.

Se le leyó la nota de fs. 253, y explicó que para TLA (licencia de transporte de línea aérea, que en otros países no existe) se le venció, pero no estaba oficiando de TLA, y tenía licencia para otro avión, tenía Comercial de Ira., y como respuesta a la misma seguramente se fue a hacer el psicofísico, porque en los papeles está al día.

En cuanto a la nota de fs. 146, dijo que es común que para efectivizar la instrucción se presenten notas; que al momento de hacer ese informe o esos comentarios era copiloto de B 757, y luego fue ascendido. Que el formulario se lo proporcionó la empresa a todos, y lo recibe Fabián Chionetti.

Respecto al libro de vuelo, dijo que en él se vuelca la actividad, que cuando no vuela no pone nada, y los vacíos pueden deberse a vacaciones, descansos, etc.. Que en el período posterior al de la nota no sabe si continuó todo igual o se hicieron los cambios que solicitaba, porque hizo cambio de avión y lo que escribió no tiene relación con la tecnología que comenzó a utilizar.

212) Norberto Daniel CRUZ

Manifestó que el día del hecho estaba en Costa Salguero por una jornada de capacitación que culminó a las 20.30 hs y se retiraba para su domicilio. Que fue así que a las 20.40 hs aproximadamente intentaba cruzar la avenida para tomar hacia el sur y por el tráfico que había no podía girar a la

izquierda y por eso giró a la derecha y se fue para Aeroparque para retomar en un semáforo. Que pasó Punta Carrasco hasta el primer semáforo para cruzar y giró e intentó ver si venía algún avión porque le gustaba ver decolar a los aviones. Que era una noche cálida pero algo fresca. Que lo pasó un vehículo muy rápido por la izquierda y vio que hacia la derecha venían una luces, y no sabía si aterrizaba o despegaba un avión; que le dio un escalofrío, que estaba por estacionar detrás de un vehículo blanco que no recuerda si era un Fiat 147 blanco, pero decidió salir y escuchó un impacto impresionante como de que un vehículo había atropellado a alguien; aceleró un poquito y observó algo que pasaba frente a su parabrisas justo cuando va a pasar el vehículo blanco y una sombra que pasaba encima de él. Que se asustó mucho. Vio un avión y eso no era habitual, aceleró el vehículo un poco y se dio cuenta de que iba a ocurrir un accidente, todo esto duró fracciones de segundos. Que vio cuando el avión arrastraba unos vehículos y se subió con el vehículo a la vereda, sin sacar los ojos del avión, que vio cuando impactó y empezó a correr para el lado del avión y se dio cuenta de que había ocurrido un accidente.

Señaló que cuando llegó vio las primeras llamas pequeñas y algo como un chorro, que salía al costado del avión y se dio cuenta instintivamente que era la casilla de gas, y ahí fue un poco un caos. Que trató de ir a la cabina de gas y abrir la puerta y escuchó la primera explosión; pero no se pudo abrir la puerta; que vio correr gente. Que intentó llegar al avión pero el calor era muy fuerte y tuvo miedo; vio salir personas prendidas fuego y gente corriendo como que había salido del avión. Trató de irse para la parte de Punta Carrasco donde había gente y vio que alguien había estado ayudando a una persona y salió corriendo nuevamente; se encontró dos personas en el piso, una desnuda, los dos muy quemados; otra señorita con ropa quemada y encogida en el cuerpo. Que se acercó y vio a un agente del orden que estaba muy shockeado y le pidió que hiciera algo con la radio que tenía en la mano, que llamara a la ambulancia y bomberos y le contestó que ya lo estaban haciendo. Que volvió nuevamente con estas dos personas que estaban alejadas; que el señor se trataba de levantar y le dijo que no lo hiciera.

Poder Judicial de la Nación

Agregó que el hombre al que ayudó era Roberto Graselli y le dijo que iba a llamar a la casa, vio una ambulancia y la corrió y le pidió que entrara. Dijo que 521477 era el teléfono que le dio y que nunca lo va a olvidar, que la esposa era Patricia Zanni y le dijo que no le avisara porque estaba por tener familia y le pidió que hablara con la hermana. Que él dio la orden a la ambulancia de que eran dos personas pero que llevaran primero al hombre que estaba más grave (por su experiencia médica), le dijeron que sí, lo cargaron y le dijeron que lo llevaban al hospital Fernández.

Manifestó que necesitaba más ayuda y no había. Que otras personas vinieron y ayudaron a esa señora y tuvo miedo y se retiró del lugar. Que cree haber visto una autobomba amarilla; llamó desde su celular a Gas del estado o Metrogas, insistió varias veces y le atendió una señorita y a los gritos le pidió que mandara una cuadrilla.

Luego, cuando llegó a su casa se pudo comunicar con la hermana de Graselli, Ana María, y supo que en el Fernández le dijeron que lo trasladaron al Hospital del Quemado

En cuanto al avión, dijo que vio sólo la turbina derecha, y unas pequeñas llamas, que parecía como un hierro incandescente. Agregó que el chorro de gas no fue instantáneo, que debe haber tardado 30 segundos en llegar, y esa llama se dirigía al avión pero no sabe si llegaba al avión, porque había mucho fuego y no podía definirlo. Recordó también que había llamas abajo del avión que vio mientras estaba en el interior de su auto, antes de que aparecieran las llamas más importantes.

Al serle leída parte de su declaración anterior, obrante a fs. 2860 vta., y en la que reconoció su firma, en la que dijo que el avión iba dejando chispas, que arrastró dos vehículos, que levantó la cola y cayó, que se produjo una primera explosión que logró apreciar como un hongo de fuego y humo negro, y aclaró que todo esto es verdad, que hubo una explosión pero no un incendio espontáneo y grande, que hubo una segunda explosión o algo parecido cuando estaba la llama de gas.

Al ser preguntado acerca del motivo por el cual se acercó a la cabina de gas, manifestó que es técnico mecánico de maquinas navales, y le enseñaron los roles de emergencia, agregando que hasta ese día había sufrido dos incendios importantes, uno en un buque, recordando que esa instrucción era tratar de apagar el incendio. Que también tuvo otro llegando a Vigo, en España, que le dejó parte del cuerpo quemado. Que sus instrucciones eran cumplir a rajatabla: sonar la alarma, avisar y cumplir los roles. Que ese día el instinto fue primero apagar el fuego; que no sabe si le correspondía o no pero fue un instinto; no sabía si se iba a quemar, quería apagar el incendio. Que en la carrera al avión vio que había gente y fue doble rol: apagar incendio y rescatar gente. Que cuando vio ese caño y la llamarada entendió que había una cabina de gas y por su experiencia sabe que las cañerías de gas tienen válvulas de corte; que podría ser una subestación y tenía que haber una válvula, y si llegaba a entrar podía lograrlo, pero no pudo entrar porque las puertas estaban cerradas. Refirió que quiere creer que aunque la hubiera cerrado no se iba a extinguir el incendio porque había combustible, señalando que es la primera vez que hace estas precisiones de esta forma.

Manifestó que no puede decir si la asistencia demoró en llegar al lugar, no puede recordar el tiempo que pasó.

Por otro lado, dijo que no recuerda haber visto máquinas viales.

Que se vio en un noticiero, en las primeras imágenes sin procesar del accidente, que una cámara lo toma gritando y pidiendo ambulancias.

213) *Eduardo Enrique CASADO*

Refirió que actualmente es piloto de Austral. Señaló que ingresó en LAPA el 15/6/99 para ser comandante del B 737-200; que hizo el curso y voló en LAPA hasta el año 2002 en que fue desvinculado. Que luego voló en Cardinal, SW y posteriormente volvió a Austral que era su empresa originaria, donde hizo el curso de MD 80 .

En cuanto a LAPA, hizo el curso inicial teórico, y el simulador de vuelo. Que empezó a volar quizá al mes o mes y medio siguiente, en julio

Poder Judicial de la Nación

de 1999. Que en Denver hizo el curso del avión, tuvo la inspección y empezó a volar con instructor, haciendo 50 horas de vuelo aproximadamente, para luego liberarlo solo, para volar sin instructor. Agregó que formalmente estaba habilitado como comandante, pero tenía que volar esas 50 horas; que la autoridad aeronáutica lo habilita como piloto y la empresa es la que habilita la cuarta tira para volar como comandante de la empresa.

Que en Austral hizo cursos de CRM y en LAPA estaba vigente ese curso e hizo un curso inicial, ya que se volvió a cero y lo tuvo que hacer.

Manifestó que el nivel técnico de los instructores era excelente, que nunca voló aviones no go.

Señaló que no puede hablar de que hubiera presiones a otros pilotos para volar, ya que ni los conocía a los pilotos por el tiempo que llevaba en la empresa.

Al ser preguntado acerca de si trabajó en una película del accidente de LAPA, dijo que no; que volaba el avión de Cardinal y después fue el avión que aparece en la película. Que voló de noviembre a marzo y una empresa contrató el avión para hacer vuelos a Mendoza y Bariloche con un set de filmación y fue piloto de ese avión. Que en la cabina estaba Muzo que era el gerente de operaciones, Piñeyro era actor y se hacían tomas de video dentro de la cabina, y lo filmaron mientras volaba. Que en una oportunidad Piñeyro se sentó a la izquierda del avión y el que volaba el avión era Muzo y él estaba al mando del avión y volando, simulando Piñeyro estar volando.

Indicó que Piñeyro no figuraba porque no estaba habilitado para volar. Que en una cena en Puerto Madero le preguntó a Piñeyro si se trataba de algo de LAPA y éste le dijo que no tenía nada que ver. Que fue designado para volar y se negó a ir solo porque no le gustaban las cosas y le pidió al gerente de operaciones que lo acompañara, y que no se nombró a LAPA en ningún momento. Que con Piñeyro fue Martín Etcheverry y Gonzalo Ruizur como seguridad aérea.

En cuanto a sus horas de vuelo, dijo que antes de entrar en LAPA tenía aproximadamente 6.000; de la Fuerza Aérea a Austral se fue con 3.000 y en Austral tenía 2.800.

214) Mario Alejandro AVALOS

Manifestó que actualmente es piloto en Austral.

Que en LAPA, rindió examen de ingreso en el año 1996 para una aeronave que no se incorporó y al año siguiente lo llamaron para B 737-200 como copiloto, teniendo un proceso normal de ingreso, simulador y luego un período de habilitación en el avión con instructores hasta que se lo incorporó a la línea. Que voló 5 meses B 737-200 como copiloto. Que hubo opción para B 757-200 internacional y se presentó, rindió examen de inglés, curso teórico de avión y simulador y luego quedó habilitado, y voló hasta que lo desprogramaron. Que en el medio fue uno de los 6 primeros copilotos para volar el B 767 que empezaba a hacer la ruta a Atlanta y Varadero; que eso es un upgrade que se hizo en EEUU con instructores americanos y voló esos dos aviones hasta que los desprogramaron.

Que luego estuvo sin volar hasta que se conformó Federales, después se incorporó a American Falcon donde voló un año y medio en la empresa pero no llegó a obtener la habilitación a comandante y lo llamaron de Austral donde ingresó hace 4 años, y estuvo 3 meses de copiloto y luego de comandante, y al año de eso pasó a ser comandante de MD 80.

Dijo que con Weigel sólo tuvo contacto ocasional de pasillo.

En cuanto a la calidad de la instrucción de LAPA, dijo que cree que fue muy buena y lo allanó en el camino del resto de su carrera en aviación comercial.

Que no recibió un curso de reglamentaciones aeronáuticas, sino que tenían charlas en recurrents, y en el examen de ingreso le indicaban lo relacionado a la ley 671 y a los convenios colectivos de trabajo.

Que las vacaciones anuales se considera que son dentro del año cumplido y no dentro del año calendario y no tuvo inconvenientes en ese sentido.

Poder Judicial de la Nación

Que quedó incorporado con el primer vuelo en noviembre de 1997, y no recuerda haber tenido vacaciones proporcionales; al año siguiente tuvo las vacaciones, y no tiene presente haber tenido deuda de vacaciones. Que tenerla es responsabilidad individual de los pilotos.

Al serle leída su declaración de fs. 9421 donde dijo que le debían 5 días del año 1997, refirió que si lo dijo en ese momento sería así.

Que hizo cursos de CRM en LAPA, con los recurrents correspondientes; que tuvo CRM Lost en el B 757, y no se acuerda desde cuándo fue obligatorio.

Mencionó que cuando entró a LAPA, se pedían 50 pilotos, y se presentaron muchísimos; que fue un examen complicado. Que no se hizo efectivo ese llamado y quedó en espera hasta el año siguiente para copiloto de B 737-200.

Que hubo un llamado de Aerolíneas Argentinas que le sacó unos cuantos pilotos a LAPA, y de hecho a él lo llamó personalmente el gerente de esa empresa, pero optó por quedarse en LAPA, en internacional. Señaló que a los que se pasaban a Aerolíneas Argentinas los ponían a volar directamente.

En cuanto al curso de ingreso a LAPA, dijo que se aprobaba con 80%, y el curso que hizo fue muy duro y riguroso.

215) Daniel Eduardo GONZÁLEZ

Dijo que ingresó en LAPA en septiembre/octubre de 1995 y voló B 737-200 como comandante y luego se lo designó en el año 1996 como instructor de línea y luego de simulador, y eso lo hizo hasta el año 1999 donde tuvo opción de pasar a B 737-700 y se desempeñó como comandante hasta que cerró la empresa, y entró a LAN en 2005.

Que en LAPA, hizo su curso completo de simulador, luego tuvo instrucción en la línea y cuando fue liberado se desempeñó como comandante. Que presentó los papeles, y no hizo curso inicial, pero desde que le dieron los manuales, a los 45 días rindió el examen y luego tuvo simulador a los 20/25

días, 9 turnos. Que no recordaba cuándo lo asignan para empezar a volar, pero pasó poco tiempo, duró hasta febrero.

Que a mediados del año 1996 le propusieron ser instructor en la empresa por sus antecedentes, y daba instrucción en línea, y a principios del año 1997, le ofrecieron ser instructor de simulador, manteniendo la instrucción en línea. Aclaró que ya en la Fuerza Aérea había sido instructor.

Que la temática de LAPA para dar instrucción se la dio Bruggia; que primero dio instrucción a pilotos hechos, es decir recurrents, y cuando adquirió solvencia le dieron pilotos de cursos iniciales.

Que fue instructor hasta que pasó al B 737-700; estuvo un tiempo inactivo en una vuelta de regreso de simulador de Brasil en el año 1998 por una fractura (6 meses inactivo), pero sí daba clases. Se reintegró en junio del año 1999 y se fue a volar al B 737-700. Que dio instrucción hasta fin del año 1998.

En cuanto al sistema de instrucción o de promoción de un piloto para un futuro comandante, se organizó como un momento muy bueno de instrucción; se trabajaba en equipo con el jefe de línea (Borsani), y no se acuerda cuántos eran, mencionando a Biró, Moroni, Sánchez Vicente, Bezenzete, Patetta, Carnero, Baigorri, Carrión, E. García, Oliveira, Noya, Valle, Aydar Paz. Que no había jefe de instructores, eso lo manejaba Borsani, y participaban de las reuniones los que podían estar; se reunían en un aula del hangar de LAPA en Aeroparque, y quizás al principio en una oficina. Que en las reuniones, aparte de instructores se invitaba a otros comandantes de la línea para que vieran cómo se emitía opinión, y a veces participaba el jefe de PREVAC (Novo), o solía ir el gerente de operaciones.

Agregó que la empresa estaba con crecimiento constante de incorporación de pilotos y se hablaba también de los copilotos, y si se iba algún instructor, se hablaba de quien sería el reemplazante. Que si había opción de comandante, el análisis previo lo hace la jefatura de línea, y quienes reúnen los requisitos objetivos publicados para la opción, son los pilotos que se anotan. Que se emitía opinión para ver si podían empezar el proceso de instrucción; se hacía una selección de los que se anotaban; se trataba de darle

Poder Judicial de la Nación

la posibilidad a todos, pero si le faltaba experiencia se le decía que esperase otra opción, y esto lo manejaba Borsani. Que se lo mandaba al simulador al futuro comandante con un copiloto que por ejemplo esté ingresando, ya que se armaban las parejas para ir al simulador. Que si aprobaban seguían la instrucción en la línea. Que en las reuniones, los instructores que volaron con ellos emitían opinión y consideraban que estaba para comandante y de ser así, Borsani, supone que con la anuencia de la gerencia de operaciones, liberaba el piloto a la línea.

En cuanto al armado de parejas, dijo que un comandante nuevo sale con un copiloto viejo y viceversa, y que esto es exactamente igual en LAN.

Que en el proceso de evaluación para la decisión final, opinan los que volaron con el piloto, y lo ideal es que vuele con la mayor cantidad de instructores para tener más opiniones, y eso se plasmaba en las planillas y en las reuniones se veía qué temas se volaron. Además porque tampoco todos tienen el mismo nivel de exigencia o forma de transmitir. Cuando todos estaban de acuerdo, eso lo tomaba el gerente de línea y el gerente de operaciones tenía la palabra final.

Que había muchos casos de pilotos que no estaban en condiciones, que les faltaba un poco ambientarse o tomar confianza en la línea.

Dijo que LAPA inculcó el tema del CRM porque fueron un poco los precursores de eso.

Que desde que el piloto en instrucción es aprobado por la Fuerza Aérea hasta que es designado comandante, en ese período esa persona vuela a la izquierda y con instructor.

Refirió que voló con Weigel mucha instrucción, y volaba con él porque era instructor y tenía habilitación de piloto y para poder volar a la izquierda lo tenía que hacer con instructores. Que cree que Weigel había fallado en un simulador y no fue habilitado comandante, y volaba con él para

mantener vigente su habilitación con vuelo a la izquierda. Que la responsabilidad siempre era de él, ya que el instructor se sienta como copiloto y Weigel –en este caso- actúa como copiloto sentado como piloto. Agregó que si no había instructor disponible, Weigel volaba a la derecha como copiloto.

Refirió que Weigel siempre le pareció un piloto standard, y tenía experiencia como comandante en SAAB, que lo veía prolijo en las maniobras y no recuerda haberlo evaluado como comandante en simulador.

Que en las reuniones se hablaba de Weigel como de todos los pilotos, y no se acuerda de que se hablara puntualmente ni recuerda que alguien marcara algo importante o relevante, como sí ocurrió con otros pilotos. Tampoco recuerda si participó en la reunión en que lo liberaron a Weigel a comandante, y quizás se produjo cuando él se quebró.

Señaló que el término medio que tarda un piloto que está habilitado por Fuerza Aérea para ser habilitado comandante por la empresa, puede ser entre cuatro y seis meses, como algo normal y estandar.

Dijo que Weigel estuvo un lapso sin instrucción y luego retomó el proceso de instrucción; que cuando falla en un simulador (que cree que es lo que había pasado), por una decisión gerencial se lo manda a un repaso o a un proceso de instrucción; que supone que él no aprobó el simulador y tenía que esperar un año para una nueva opción.

En cuanto a la conducta de Weigel en la cabina, dijo que era extrovertido y el declarante muy introvertido; después dialogaron un poco más; que en sus cabinas siempre se respetaba la esterilidad de la misma; que Weigel era propenso a hablar y en su caso hasta los 10.000 pies no hablaba. Que Weigel saludaba en los pasillos, era muy querido en el ambiente y tenía buen trato con la gente. Que el único responsable de la esterilidad de la cabina es el comandante, que es quien debe poner las cosas en su lugar; y si el comandante es un pájaro loco, el copiloto si está bien adiestrado es quien debe respetar la cabina estéril o respetar el ambiente.

Respecto a la calidad de los instructores de esa época dijo que en su caso siempre fue muy exigente y siempre exigió un poquito más, también así lo fue con su persona y cree que lo respetaron mucho por eso. Que se

Poder Judicial de la Nación

sentía orgulloso de ser instructor de LAPA, había muy buen nivel de instructores, a muchos los conocía de la Fuerza Aérea; había unidad de criterio importante e incluso mucho diálogo; el jefe (que era Borsani) fijaba los criterios y las pautas. Que nunca lo presionaron y siempre tuvo la libertad de actuar en LAPA; tenía niveles buenos y comparado con otras empresas, LAPA no tenía nada que envidiarle en cuanto a la instrucción.

Se le exhibieron las fs. 1, 7 y 10 de su legajo personal (partes de vacaciones), reconoció las firmas y dijo que le adeudaban vacaciones, y con el tiempo hubo un plazo para achicar la deuda; que a veces se tomaba vacaciones de un año pero le debían de otros.

Respecto a la alarma de configuración, dijo que es uno de los primeros puntos en teoría, en los manuales, el por qué suena en todos los casos. Que en el full flight Simulator se le pone la alarma y se le pregunta cuál es y por qué puede ser, y se chequean todos los puntos. Que no sonaba en todos los turnos, pero era algo normal y se practicaba, se les hacía chequear a los instruidos.

Manifestó que frente a la alarma de configuración el comandante tiene que reducir los aceleradores, que a veces ni siquiera se movió el avión, entonces se golpea el speed brake y se acaba la alarma. Pero la primera reacción es reducir aceleradores.

Que no encuentra explicación para que el comandante lo desobedezca, porque había 2 hombres en la cabina y estaban instruidos para esto, ya que es lo primero que se instruye el reconocimiento de alarmas, es lo básico, no sirve un piloto que no reaccione ante una alarma.

Indicó que en la época de De Victor, la instrucción estaba a cargo de García, y cree que también Chionetti, pero no sabe bien quién manejaba la instrucción.

Que conoce mucha gente que no aprobó simulador, no recordando los nombres, y en su caso no le pasó tener alumnos que reprobaban. Que recuerda a alguien que no aprobó en línea, y recuerda el

nombre porque le tenía aprecio, y fue uno de los pilotos fundadores de la empresa, y fue el comandante Mario Avancini, que era excelente persona pero no se lo habilitó como comandante.

Respecto a Miguel Angel De Negri, alias “el chiche”, dijo que nunca fue comandante, que trató de serlo pero no se lo habilitó porque cree que no estaba en condiciones.

En cuanto a la falla de extensión de flaps, dijo que está contemplado en QRH para aterrizar, que no hay problema y se practica en simulador, y si falla para despegar va a sonar la alarma de configuración.

Aclaró que si activa el flaps y tiene falla hidráulica y no baja el flaps, tiene que sonar la alarma sí o sí.

216) Eduardo FAYOLLE

Refirió que ingresó a LAPA en 1994 como copiloto de B 737-200; a los dos años fue comandante (hasta 1999) y pasó al B 757 como comandante y al B 767 y B 737-700, y cuando se fueron los aviones pasó al 200 nuevamente. Que se quedó en LAFSA y no ingresó a Lan Chile y está con el tema de volar en forma privada en el Banco de Santa Fe.

Manifestó que con Weigel voló 2 o tres veces, que voló como su copiloto, y en esos vuelos en su desempeño no denotó ninguna particularidad; que no tenía relación con él, sólo se cruzaban en los pasillos de operaciones.

Que le adeudaban las vacaciones, y no sabe por qué se fueron acumulando; que como estaba recién ingresado no se preocupó mucho por el tema de las vacaciones, hasta que pasó a ser comandante en que tuvo más información. Que estaban en proceso de expansión de la compañía y los necesitaban a todos, y también había otros compañeros con deuda de vacaciones.

Que desde que fue comandante se tomó las vacaciones que le correspondían, que eran 40 días y le quedaba pendiente deuda anterior a esa fecha.

Señaló que tuvo dos maniobras de abort de despegue; una con un B 757 y otra con un B 737-700; esta última por indicación por luz de

puerta abortaron y volvieron a plataforma y era uno de los switch que estaban mal regulados. Que en el B 757 no recuerda la situación exacta ya que él iba de copiloto.

217) Federico Guillermo KROLL

Dijo que actualmente vuela como piloto privado. Refirió que ingresó en LAPA como copiloto de B 737-200 en septiembre de 1995; pasando en el año 1997 a hacerlo como copiloto de B 757. Que en el año 1998 salió como comandante de B 737-200 y en 1999 como comandante de B 737-700 hasta el 2001, cuando volvió al 200. Que luego estuvo en LAFSA y SW durante 2 años, y permaneció en LAFSA hasta hace 6 meses que pasó a privado.

En cuanto a su ingreso a la línea como comandante, dijo que luego de la promoción hizo el examen teórico, luego simulador con los turnos correspondientes y luego lo habilitó Fuerza Aérea, pasó un tiempo de habilitación en línea volando con instructores.

Que desde el inicial hasta habilitación estuvo no menos de 3 meses, pero no se acuerda de cuándo lo liberaron en la línea.

Que a Weigel lo conocía de pasillo; que un par de veces conversó y una vez fue su copiloto en B 737-200, no recordando nada en particular.

Respecto a haber tenido fallas en los aviones, dijo que nada de importancia. Que no tuvo presión o violencia para salir en un avión que no estuviera en condiciones y menos como comandante; que sí ha cancelado vuelos si las condiciones no estaban dadas, pero no tuvo ningún inconveniente por eso, solo hizo informes. Que tampoco sintió presión por la puntualidad.

Sobre las vacaciones vencidas, dijo creer que le debían de su primer período de ingreso a LAPA. Aclaró que uno está mas preocupado por afianzarse en el trabajo y no en la reglamentación, pero evidentemente las pidió y no se las dieron. Recordó que en un año tuvo más vacaciones para

compensar las debidas, agregando que cuando pasó a comandante ya estaba más afianzado. Manifestó que hizo vuelos con vacaciones vencidas, y tal vez la deuda de 20 días que mencionó en la fs. 8979 que se le exhibió, venía atrasada de años anteriores. Que cuando se tomó más vacaciones fue en fecha posterior al accidente.

Manifestó que Weigel no estuvo con él cuando fue a Denver para comandante. Que su instructor para comandante fue Daniel González, y en el primer recurrent tuvo a Daniel González y en el segundo a Vicente Sánchez y Marcelo Velásquez. Que no había diferencias en el nivel de exigencia de los recurrents entre los instructores, ya que se hacía lo programado.

En cuanto a la cabina estéril, dijo que se trataba de respetarla al máximo excepto que hubiera otra cosa que tratar; que se trataba de hacer eso y lo hacía en su caso. Que la orden de LAPA era cumplir con la cabina estéril, pero esto pasa un poco por cada comandante y él no estaba en todos los vuelos.

Sobre la alarma de configuración, indicó que suena por determinadas cosas; que a veces la palanca de speed brake quedaba mal colocada y se corregía. Que la acción indicada es abortar el despegue, ya que no se puede despegar con la alarma sonando; esto es de conocimiento habitual del piloto, y no es cotidiano que suceda.

Que una vez le ocurrió que al acelerar le sonó la alarma, pero no se movió el avión, y lo que pasaba era que estaba mal colocado el speed brake.

Al ser preguntado acerca de si se pueden controlar los ítems en la carrera del avión cuando suena la alarma de configuración, dijo que él no lo haría y no vio que lo hagan otros pilotos y tampoco es aconsejable.

218) Carlos Francisco RINZELLI

Refirió que actualmente es comandante de Austral, y que ingresó a LAPA en julio o agosto del año 1999 como capitán de B 737, y ese fue el único avión que voló. Señaló que los períodos de capacitación duran entre 3 y 5 meses y que no recuerda cuándo fue liberado en la línea.

Poder Judicial de la Nación

Respecto a Weigel, dijo que lo conoció por casualidad porque fue oficial del ejército y tenía conocimiento que él había estado en el ejército, pero nunca tuvo trato con él.

Se le exhibió la fs. 14 del legajo (carpeta azul), que dice que su ingreso fue el 1/7/99, y que firmaron un convenio que tenía que ver con los estamentos o capacitación para desempeñarse en la compañía. Que los requisitos para permanecer en la empresa acerca de la instrucción en simulador, pruebas en el avión y simulador, dijo que pasó por estos pasos y se cumplieron los requisitos; que recibió el inicial ground school en forma satisfactoria.

Manifestó que luego de LAPA pasó a American Falcon como director de instrucción, agregando que lo que recibió en LAPA de instrucción era adecuado. Que dentro de la capacitación de LAPA estaba CRM, y también hizo curso de emergencia con un avión a disposición.

Señaló que el sistema de instrucción es básicamente lo mismo en las empresas; que en Austral se utiliza algo que en alguna oportunidad fue un avión y ahora está adecuado para esta tarea.

Se le exhibió su legajo técnico (fs. 66), e indicó que tiene que ver con la finalización del período de instrucción que fue el 27/9/99.

219) Jorge Luis VALDES

Dijo que actualmente vuela en LAN Argentina. Que ingresó a LAPA en enero de 1999, voló B 737-200 (desde que entró hasta julio o agosto de 1999) y 737-700, siempre como copiloto, hasta el año 2002; luego fue echado, estuvo 5 años en actividad fuera de vuelo y hace 2 años entró a LAN, en marzo de 2007, donde es primer oficial en B 767.

Que en LAPA hizo el curso de ingreso en el mes de diciembre (teórico y simulador) y quedó efectivo en el mes de enero.

Que si bien no tenía relación personal con Weigel, hizo algún vuelo con él, y no recuerda nada en particular de esos vuelos, nada que lo

preocupara, nada que le haya quedado como un hecho que le llame la atención respecto a otros comandantes.

Que a Etcheverry lo conoció porque hicieron juntos el curso de ingreso, teórico y simulador (donde los dos eran copilotos).

Mencionó que hubo un día en que por un problema, hicieron dos turnos de simulador; que no recuerda si fueron en total 8 horas completas o cuánto fue. Que si era correcto hacer dos turnos el mismo día, no lo sabe, ya que eso lo definía el instructor; él era concursante, hacía el curso pero no ponía las condiciones.

Se le exhibió el legajo técnico inicial de B 737-200 (fs. 66), y dijo que si está escrito debe haber sido así, pero no lo recuerda. Que ese día (24/12/98) voló 4 horas de simulador. Que el 27/12/97 es el último turno de simulador y el mismo día es la inspección; que es lo que surge pero no lo recuerda.

Respecto a la fs. 71, dijo no recordar por qué el instructor escribió esas instrucciones, aclarando que en esa lección él era el PF y Etcheverry el PNF.

Refirió que hizo el inicial de CRM en 1999, y no recuerda fecha de recurrencia. Al serle leída la fs. 7772 cuando dice que el recurrent lo hizo el mismo año, dijo que debe haber sido así pero no lo recuerda.

Manifestó que voló 6 meses en SW, pero ahí no tuvo contacto con Etcheverry, a quien conoció en LAPA.

En cuanto a la programación de comandante con copiloto, señaló que recibía la programación y podía volar con el mismo comandante dos veces en el mismo día; que puede haber volado en dos o tres vuelos, y puede ser más de un día.

Sobre el adiestramiento en LAPA, refirió que fue muy bueno, y que los instructores evalúan si fue correcta o no la instrucción recibida.

Se le volvió a exhibir la fs. 71, y aclaró que lo que dice al pie es abortar de despegue, y lo que está anotado son las condiciones para abortar el despegue; entiende que quiso especificar cuáles son las causas para abortar, pero no recuerda por qué está anotado; que la letra no es de él, y debe ser del

instructor. Que en esa sesión de simulador estaba Etcheverry y se vieron las causas para abortar un despegue.

Respecto a cuántas horas puede volar una tripulación, dijo que cree que son 8 horas, por la normativa.

220) Walter Hugo VELIZ

Manifestó que en la actualidad está jubilado. Que ingresó en LAPA en 1994, con aproximadamente 9.700 horas de vuelo; estuvo los primeros meses como copiloto y a mediados de 1994 fue habilitado para comandante de B 737-200. Que fue instructor de vuelo en el año 1997; estuvo separado de vuelo por suspensión médica y volvió en 2002; a fines de 2002 se retiró de la empresa y no continuó volando pues se jubiló.

Aclaró que en realidad su ingreso fue como comandante, pero tuvo un período de adaptación como copiloto por unos meses.

Que a mediados del año 1995 comenzó a ser instructor de vuelo; que fue sólo instructor de vuelo y en el país. Que su trabajo era hacer instrucción a los que se incorporaban a la línea, y también fue habilitado como inspector. Que la instrucción era en vuelo, de primeros pilotos y segundos pilotos.

Señaló que cuando volaba como copiloto, el copiloto cumplía su función de volar a la derecha. Cuando era con un futuro comandante, se sentaba a la izquierda y el instructor a la derecha. Que se veía la preparación del avión, preparación previa al vuelo, puesta en marcha, rodaje; que todo esto tiene listas, el despegue, desempeño en vuelo, ascensos, aterrizajes. Que se hacía evaluación que consta de varios ítems con distintos casilleros en los que dice qué calificación le coloca y luego la calificación final.

Recordó de Weigel que dio vuelos de instrucción, pero no para introducción en la línea; que recuerda que vio la hoja de desempeño cuando hizo su testimonial, que fue un vuelo al sur (Río Grande), de dos días (cree que en 1998 o comienzos de 1999). Que Weigel volaba a la izquierda y el

testigo a la derecha, y era un vuelo con pernocte. Que no recuerda otro vuelo de instructor, y seguramente volaron juntos pero no en calidad de instrucción. En cuanto al desempeño de ese vuelo, recuerda que tenía que continuar en adiestramiento, y era la adaptación para comandante. Que en esa etapa no rendía con los parámetros y tenía que continuar en el adiestramiento.

Se le exhibió la fs. 180 del legajo de Weigel, y reconoció su firma y su letra. Señaló que es del año 1997, y no recuerda si en esa época se hacía dos planillas o sólo esa. Que esta corresponde a varios días de febrero de 1997 (2, 3, 5, 7 y 8), y dijo que los comentarios son generales, de los múltiples vuelos de esas fechas, que está todo englobado.

En cuanto a los comentarios generales, que rezan que posee condiciones, dijo que significa que las condiciones las tenía y podía ir mejorando a medida que tuviera experiencia en el avión y a lo demostrado en el desempeño en esos vuelos. Que es un genérico, y no tiene observaciones en contra; que su desempeño en esos vuelos era lo considerado Standard.

Que para ese momento de la instrucción era Standard, no había finalizado la instrucción (que comprendía varios vuelos), y si hubiera sido el vuelo final hubiera sido no standard.

Que para él no estaba en condiciones para ser promovido, por eso pone que se podía ir afirmando, lo que significa que necesitaba más experiencia para ser comandante en el futuro.

Señaló que no tuvo el legajo de Weigel en sus manos en la instrucción, y que los parámetros de la instrucción se mantuvieron más o menos los mismos desde que fue designado hasta el momento del accidente, no hubo nada que sobresaliera en cuanto a cambios.

En cuanto a lo personal, dijo que tuvo deuda de vacaciones, ya que hubo un crecimiento muy rápido de la empresa, con muchas aeronaves, y las dotaciones no alcanzaban para cumplir los vuelos y por eso los habilitados se tenían que exceder en días, puesto que la incorporación de personal se hizo posteriormente, y esto fue incumpliendo al decreto 671.

Respecto a comentarios de Weigel en la compañía, dijo que sería irresponsable de su parte tomarlos como cosas ciertas. Que no recuerda

Poder Judicial de la Nación

si había comentarios entre los instructores. Que después del accidente los comentarios cambiaron mucho, y fue una época muy difícil. Que en su caso, por el impacto emocional que le causó, trató de ir olvidándolo, ya que tenía trato con Weigel como compañero de trabajo.

Dijo que en las reuniones de instructores, a veces se trataba el tema de ascensos a comandantes, pero él no participó en todas las reuniones, y no recuerda el tema de Weigel en las mismas. Que el jefe era el gerente de línea.

Que había un departamento de jefatura de instrucción, y tenía una dependencia relativa con él. Que estaba el comandante García, que no recuerda si estaba en las reuniones, y Borsani en alguna oportunidad intervenía; que las reuniones las manejaba el jefe de departamento o el jefe de línea. Que no recuerda si podían tomar evaluaciones de ascensos si no estaba el jefe de línea, quien tenía participación en el nombramiento de comandantes, como también el gerente de operaciones, que estaba informado.

Volviendo a Weigel, sabe que en algún momento fue habilitado porque después de desempeñó como comandante, desconociendo si fue reprobado en un simulador.

Mencionó que cuando ingresó a LAPA De Víctor era el gerente de operaciones, y García el de instrucción; que Guillermo Rubino era instructor y no recuerda si era el jefe de línea. Le fue exhibida la fs. 21 de su legajo personal, y vio que Rubino aparece firmando como jefe de línea.

Que en LAPA existía PREVAC, para la prevención de accidentes, y estaba a cargo el comandante Novo, con quien participó acompañando a los de la JIAAC para la búsqueda de información de los motivos que originaron el accidente. Que él no hizo informes escritos, y no sabe si lo hizo Novo.

221) José Edgardo CARNERO

Manifestó que ahora es profesor del INDAE, instructor de LAN, asesor de seguridad aérea del ORSNA y comandante de línea en la empresa ANDES.

Que ingresó a LAPA en febrero de 1995 y estuvo hasta fin de 2003; que fue invitado por el gerente de operaciones (De Víctor) a participar en la empresa, y a través de Chionetti le llegó la invitación; que hasta ese momento estaba en la Fuerza Aérea, pero aceptó la invitación y solicitó el pase a retiro. Que hizo el curso teórico con Rubino, luego fue a Denver para el simulador y la instrucción se la dio José García. Que en julio de ese año ya estaba en condiciones de ser comandante, y lo hizo hasta el año 1999, en que pasó a B 737-700 y desempeñó esas funciones hasta que se fue el avión. Que Borsani lo invitó para ser instructor en B 737-200 pero lo hizo poco tiempo (un año o menos, entre 1998 y 1999) porque pasó a B 737-700.

Que al dejar LAPA, fue invitado por el presidente de ORSNA a integrarse a ese organismo y también por American Falcon como comandante de B 737, hasta que dejó de operar. Que ahora en LAN es instructor académico de reglamentaciones y tránsito aéreo.

Señaló que no tenía relación personal con Weigel; que lo conoció en la empresa y voló en algunas oportunidades con él; siempre Weigel como primer oficial, y no tiene nada que destacar acerca suyo; agregando que cuando algo sale del estandar queda en la memoria y esto no le pasó ni con Weigel ni con Etcheverry. Que si bien el testigo daba instrucción en vuelo exclusivamente, no fue instructor de Weigel.

Dijo que las reuniones de instructores eran convocadas por el jefe de línea y en ellas estaban presentes la mayoría de instructores; que había una lista previa de los pilotos para opción a comandante o que ya estaban en el proceso, y quien se explayaba sobre el rendimiento del piloto era el instructor que estaba dándole instrucción en vuelo a ese piloto.

En cuanto a si variaban los instructores en vuelo, dijo que normalmente no es lo recomendable que se cambien los instructores; que es necesario hacer un cambio cuando hay incompatibilidades entre el instruido y el alumno, y esto lo dice por su experiencia en LAPA y en FAA. Que la

Poder Judicial de la Nación

decisión es del jefe de línea, con el aval de las opiniones del personal que intervenía, pero la evaluación final de la persona recae en su instructor. Que lo conveniente sería que exista un instructor único respecto de cada piloto para tener una opinión formada acerca del mismo, pero esto no es en forma taxativa ni absoluta. Que los dos extremos son negativos: volar siempre con la misma persona, y tener muchos criterios por tener muchos instructores. De cualquier manera, siempre hay un instructor asignado, que tiene a cargo la evaluación. Agregó que él no conoce casos de pilotos que hayan volado con varios instructores.

Refirió que LAPA tenía un ritmo en que había pilotos en instrucción en forma permanente y por eso las reuniones se hacían en forma periódica, pero no compulsivamente sino que estaban programadas. Que participaba el jefe de línea, y no recuerda si lo hacía el gerente de operaciones.

Indicó que había una gerencia de instrucción y los instructores respondían a esa gerencia; que esa gerencia era administrativa y de coordinación de vuelos y actividades académicas. Recordó a Juan Giménez como gerente de instrucción, en el período en que estaba; que no sabe qué funciones tenía, pero por lógica entre el jefe de línea y el gerente de instrucción tendrían comunicaciones.

Agregó que cuando él participaba de la instrucción estaba el jefe de línea y no el gerente de instrucción, era más que nada de instrucción académica. Que la relación era con el jefe de línea, y al gerente de instrucción se lo mantenía informado. En cuanto a la intervención en los nombramientos de los comandantes, dijo que no sabe si tenía ingerencia el gerente de instrucción.

Acerca de los parámetros de seguridad aérea de LAPA, señaló que en toda la evolución que tuvo hubo un aporte muy grande de la gente integrante para avanzar en la empresa. Que el tema del vuelo es algo muy caro, y quien está interesado en que continúe la empresa aérea es el piloto por

la vocación; que todo se hace con la premisa de seguridad aérea, y en LAPA se puso mucho esfuerzo y la premisa siempre fue esa. Que en lo que respecta a él, nunca fue presionado para salir con una aeronave que no estuviera en condiciones; no había limitaciones para anotar las novedades técnicas, señalando que una aeronave con certificado de aeronavegabilidad no significa que no tenga novedades, pero esto es algo que está normado. Que nunca se sintió presionado por la empresa. Que muchos de los pilotos se conocían de otras instituciones, y había identidad en la operacionaria. Que el proceso de instrucción que tenían era reconocido, era una muy linda empresa y lamenta que haya terminado así.

En cuanto a su hipótesis de lo que pudo haber pasado, dijo que fue motivo de reflexión muchas veces. Que en su opinión, el Anexo 1 del Convenio de Chicago (licencias al personal) ya habla de la idoneidad en el campo aeronáutico, que es un concepto basado en conocimiento, pericia y experiencia, que son los 3 pilares en que se funda la idoneidad. Que la OACI habla de idoneidad referida a la extensión o certificado de idoneidad, en términos con equivalencia de uno y otro igual. Que en los arts. 32 y 33, la OACI aplica los dos términos: licencias y certificados de competencia, y ambos son certificados de competencia e idoneidad. Que en el año 1999 la OACI emitió una invitación a los estados para ver si es conveniente otro documento aparte de la licencia. Que Argentina dice que hay que mantener los dos: licencia y certificado de competencia. Agregó que el Título 5, art. 76, del Código Aeronáutico exige documento de idoneidad otorgado por autoridad aeronáutica; que ese documento se extiende en calidad de licencia y otros certificados de competencia. Que pilotos, despachantes, controladores y mecánicos disponen de licencia. Que los tripulantes de cabina de pasajeros, y el personal de rampa disponen de certificados de competencia.

Señaló que la diferencia de los primeros (con licencia) es que cumplen funciones con la seguridad esencial de la operación aérea y en el otro caso son funciones relacionadas con la seguridad aérea pero no esenciales.

Refirió que quien tiene una licencia tiene la potestad de tomar una actitud en un momento que puede tener consecuencias desastrosas

Poder Judicial de la Nación

inmediatas para la seguridad operacional; en cambio los otros no. Que la decisión está en la persona y a veces ésta no se condice con la instrucción dada; que es poseedora de un documento y demostró conocimiento, tiene experiencia de lo que realizó y demostró pericia de lo que hizo, y no queda otra alternativa que considerarlo idóneo, pero la libertad está en él de responder a una conducta de acuerdo a lo que se espera.

Indicó que no encuentra sentido a que se haya actuado así, que las herramientas estaban dadas acorde a un proceso, y es incomprensible por qué no escucha la alarma y no aborta, y tiene un signo de interrogación acerca de esto.

Agregó que el problema de la disciplina está en cada uno. Que no había una sola persona, pero la estructura jerárquica está claramente establecida, alguien tiene que poner orden; es lo que debe existir.

Al ser preguntado acerca de qué debía hacer un copiloto ante la alarma, dijo que tiene que abortar el despegue: es el deber ser del copiloto.

Acerca de sus vacaciones, dijo que tuvo deuda y también gozó de las mismas, pero que no fue la excepción, y nunca se sintió presionado para volar en condiciones irregulares. Que en una etapa las vacaciones eran muy frecuentes para normalizar la deuda, pero todo esto nunca lo afectó en la performance de vuelo.

Al ser preguntado acerca del comandante Guillermo Miranda, quien falleció en el vuelo 3494, dijo que era de confeccionar informes, aclarando el testigo que anotar en RTV es documento formal administrativo, es la novedad que anota y la charla con el mecánico y lo mismo se hace hoy, y que quizá hay que diferir la novedad, en cambio los informes se elevaban al jefe de línea.

Acerca de la circular 29 del año 1997, que no recordó, dijo que seguramente había habido alguna por un tipo de demora o algo por el estilo que demorara un vuelo. Indicó que las directivas que se emiten tienen que ser asertivas, sin dar lugar a dudas ni interpretaciones porque no contribuyen a la

seguridad operacional. Que quizá la circular decía que en todo vuelo atrasado el comandante debía efectuar un informe que explique la demora aunque fuera por cuestiones climáticas.

En cuanto a la Nota del 2/1/96 que está en el legajo, manifestó que García le pidió que se hiciera cargo de los cursos de los pilotos que se incorporaban; que se hizo en la ETAP en Florida, donde tenían el aula para capacitación de pilotos que eran más o menos 40. Refirió que conoce el sentido de felicitación en B 737, pero del resto de la nota no lo sabe; que no sabe por qué lo felicitan a Weigel y al resto de pilotos.

Por otra parte, refirió que organización sistémica es un concepto que se utiliza en actividad aérea y abarca toda la actividad aérea. Que cuando hablan de tripulantes se refieren a la parte operativa de la empresa, y el área de mantenimiento se ubica en lo técnico.

Respecto al proceso de capacitación y al adiestramiento de personal operativo, dijo que se evalúa el procedimiento y el criterio que se aplica para realizarlo, y puede gravitar el proceso de capacitación, y habiendo demostrado que responde, cuando el hombre queda a cargo de esto, es su potestad en función de su conducta cómo va a actuar; que si bien es cierto que en forma relativa se puede observar el modo de proceder de una persona, no se puede calificar en forma numérica y no se puede evaluar el razonamiento de lo personal, por eso está el concepto de idoneidad que lo define como tal.

Al ser preguntado acerca de si siendo idóneo y con licencia regular, incurre en un comportamiento de reacción inesperada, esto es una falla de instrucción o una falla personal del piloto, dijo que las herramientas se las dieron todas y está en cada uno de los titulares como la va a emplear respondiendo a los parámetros que se le dieron en sus comienzos, y ese mismo proceso es el que recibieron todos los pilotos.

Señaló que la alarma indica una serie de acciones, y si el comandante la desobedece es un problema de inconducta personal o de errores.

Indicó que Reason habla de las violaciones y de los errores; que el error es involuntario, y contrariamente la violación es falta a procedimiento

Poder Judicial de la Nación

y norma con conciencia situacional, aunque incumplir un procedimiento no implica necesariamente una infracción aeronáutica. Que las ventanas de Reason contemplan el error por negligencia, o cuando habla de violación, de que hay errores que permanecen en la cultura pero tienen que confluír una serie de errores. Que desconocer la alarma de configuración es una violación y no un error.

Que en las fases de vuelo críticas, de cabina estéril, la acción o reacción de un piloto implica ajustarse o restringir el procedimiento, no como en otras fases que permiten cierta dilación: una falla en la carrera de despegue no puede tener la misma evaluación que mientras se está en vuelo.

Que la reacción ante la alarma de configuración en carreteo no admite dilación y forma parte de la reunión previa que el comandante debe impartir al copiloto antes del despegue. Que ante 0 y 80 nudos se aborta el despegue, después se analiza si era necesario o no hacerlo.

222) Marcelo Javier FERNÁNDEZ

Manifestó que entró a LAPA en abril de 1993 como mecánico de mantenimiento y en julio de 1998 (luego de hacer los cursos teóricos, de simulador e instrucción en la línea desde marzo de 1998) pasó a vuelo de B 737-200; en 2000 de B 737-700, y se fue en septiembre de 2002, y pasó a trabajar nuevamente en mantenimiento hasta 2004, estuvo 2004/2005 en otra empresa, en 2005 en una empresa aérea y en 2008 en Andes, y hace 3 meses entró en Aerolíneas Argentinas. Aclaró que siempre fue copiloto.

Refirió que voló con Weigel como comandante aproximadamente entre diez y doce vuelos, en 1999. Dijo que no tenía relación personal con él, y profesionalmente en general no tuvo ningún problema e hizo el último simulador con él en junio o julio de 1999, en Denver. Agregó que los vuelos fueron normales, sin ningún problema, tenía buen manejo de la cabina en general, nada diferente a los otros, no tuvo discordancias, y la cabina estéril se mantenía.

Señaló que: como mecánico trabajó en SAAB 340, B 737-200 y B 757, y estaba completamente habilitado para trabajar. Que había disponibilidad de repuestos, y siempre estaban bajo las reglas del manual de mantenimiento. Que algunas veces había faltantes de repuestos, pero se tomaban días y se recuperaba el repuesto. Que los aviones salían si estaban de acuerdo a la MEL.

Agregó que cuando se incorporó tenía 1.200 horas de vuelo en aviones monomotores y poca experiencia en bimotores; que la adaptación al B 737 no es un gran cambio pero el simulador fue exigido, y fue muy bueno el entrenamiento de simulador.

Al serle leídas las fs. 14/30 del legajo técnico, de donde surge que tiene 4 de los 9 turnos con S-, dijo que era al primer jet que accedía y por eso le costaba mucho, y que después de este curso no se acuerda si voló con instructores. Entonces le fue leída la fs. 10365 donde dijo que en B 737-200 no voló con instructores.

Que le fueron adeudadas vacaciones debido a que había muchos vuelos, y en el 2000 las había tomado casi todas, restándole aproximadamente diez días.

223) Miguel Alejandro BOYER

Refirió que en la actualidad trabaja en LAN Argentina.

Que en LAPA ingresó en 1993 y comenzó a volar en 1994, como copiloto de B 737-200 con entrenamiento en United. Que en el año 1995 fue preseleccionado para copiloto de B 757, y entre 1995 y 1996 voló en ese avión; que luego tuvo el ascenso a comandante de B 737-200 en 1997/98, y después a comandante de B 757. Señaló que en octubre de 1999 trabajó como asistente de la gerencia de instrucción para hacer cursos, programas y entrenamientos periódicos para todas las flotas que había en ese momento, y esto fue hasta el año 2002 cuando pasó a SW. Que en 2005 entró a Lan como capitán, instructor e inspector de flota de B 767.

Manifestó que con Weigel hizo dos vuelos, ida y vuelta a Córdoba y uno a Mar del Plata nocturno, y no tenía relación con él fuera de la

empresa. Que la operación fue estándar, uno hace la ida y el otro la vuelta, y no hubo nada que le llame la atención en esos vuelos.

Dijo que cuando se retiró en 2002, tenían una empresa con altísimos estándares y por encima en cantidad de gente y material con respecto a la competencia.

Respecto a “patada de arder”, dijo que es una guiñada, un movimiento de deflexión de un comando de arder. Que experimentó una en un ascenso en LAPA, recordando vagamente que tenía que seleccionar “yaw dumper” y continuó el vuelo, y lo dejó asentado en RTV, como lo hacía con todas las novedades (RTV n° 09052 del 26/2/98).

Se le exhibió la fs. 6529, y se le preguntó si los RTV son del mismo avión o de dos aviones distintos (YBS y WBS), y dijo que había dos aviones, uno con cada matrícula. Que son dos matrículas distintas porque los RTV no están correlativos, que eran dos B 737-200, con el mismo casco y con diferentes motores.

Indicó que los 80 días que le adeudaban de vacaciones que mencionara en su declaración anterior, seguramente vendrían de años anteriores, de arrastre, no pueden haber sido de los años 1998 y 1999; y respecto a su cancelación, dijo que primero se cancelan las de los períodos más viejos que se le deben. En cuanto al origen de la misma, seguramente las solicitó y por necesidad no se las dieron.

224) Federico Javier SERINO

Dijo que ingresó en LAPA en el año 1998 como primer oficial en B 737-200, y cuando ingresó el B 737-700 pasó a esa línea también como copiloto, hasta que la empresa lo desafectó. Que en el 2002 fue su último vuelo en LAPA, luego hizo otras actividades, algunas relacionadas con el ámbito aeronáutico, durante 3 años. Que en el año 2005 se reintegró a la actividad aérea con avión privado, luego estuvo en Cardinal y finalmente entró

en Austral donde se desempeña en la actualidad, adonde entró en B 737-200 y ahora está en MD.

Solicitó observar su libro de vuelo (que trajo a la audiencia) y manifestó que ingresó a LAPA en diciembre de 1998, hizo el inicial donde se ve la parte de sistemas que lo hicieron en la empresa, luego de eso el simulador en Río de Janeiro. Que fue compañero de Etcheverry, hicieron el curso ground juntos con otras personas, y no fue su compañero de simulador. Que el 3/1/00 fue el último vuelo en B 737-200, e hizo el curso de B 737-700 en Dallas.

Que no hizo vuelos con Weigel, lo conocía pero no eran amigos, no era de su grupo ya que se inició en aviación general y Weigel venía de otro lado.

En cuanto a la capacitación en Austral en 2005, relacionándola con LAPA en cuanto a profundidad, dijo que los parámetros que se toman para los cursos de pilotos son parecidos, que son aviones que hace mucho que están en los mercados y no hay mucho para innovar, se repasan los manuales y en el simulador se recrean los sistemas vistos. Que lo que puede cambiar de una empresa a otra son las fallas que se practican, pero en líneas generales es similar. Que también el nivel de exigencia de los instructores en simuladores de las dos empresas es similar.

Respecto a si hubo algo que lo haya preocupado en lo operativo, dijo que todos los días se presenta algo diferente, que uno trata de sacarlo adelante lo mejor posible, tratando de mantener la seguridad y operatividad.

Que en LAPA tuvo dos incidentes; un aborte de despegue por una falla por una luz de sobret temperatura de motor, y como tienen protocolo para abortar ante de cierta velocidad, se abortó, se solucionó y salieron; que esto fue el 24/2/99. Que en otro caso (15/11/99) se reventó una goma despegando de Aeroparque, que se produjo en velocidad de decisión, donde no se debe abortar, continuaron el vuelo y aterrizaron sin novedad.

Sobre el parámetro de sobret temperatura de motor, dijo que la alarma es visual, y según lo pactado por Boeing es que antes de la alarma de

Poder Judicial de la Nación

fuego se prende la de sobretemperatura y se tiene que abortar en esa velocidad.

En cuanto a los cursos iniciales de CRM, dijo que estaban orientados a tratar a lograr el entendimiento completo entre la tripulación de cockpit y cabina; que una de estas cosas es que uno converse, pero esto se contrapone con mantener la cabina aséptica. Por eso cabina estéril es hasta una altitud determinada de 10.000 pies y se hacía hincapié en eso. Esto es lo que se enseñaba en los cursos y así se utilizan los mismos parámetros en todo el mundo.

Sobre los dos incidentes relatados, dijo que en el aborte de despegue del 24/2/99, el comandante era Vicente Sánchez, y la velocidad de decisión para aborte es un parámetro que se da en instrucción. Que la decisión de abortar la tomó el comandante, que es quien toma la decisión; que los dos están atentos y cuando cualquiera de los dos ve un parámetro distinto y lo avisa, esto pasa en segundos y uno trata de ser lo más asertivo posible.

Que en el segundo incidente el comandante era Enrique Díaz Jurado, y tomaron conocimiento en el momento de rotación que sintieron el estallido de la goma y no había mucho que pensar, estaban en el aire, a esa velocidad no había posibilidades de abortar, no lo da ni el sentido común ni la instrucción, y es lo que se debe hacer. Que esta decisión la tomó el comandante porque es quien estaba volando, que intervino la JIAAC, y se determinó que fue un bulón que se incrustó; tuvieron un reconocimiento de la línea por esto, pero primero fue el reconocimiento de los pasajeros.

225) Héctor Jorge NOYA

Manifestó que actualmente es piloto de LAN. Que ingresó a LAPA en el año 1995 (provenía de la Armada), como capitán para el B 737-200; que luego pasó al B 757 (cree que en el año 1998) y B 737-700 y se desempeñó en los últimos meses de LAPA como copiloto por la disminución de aviones; que era el copiloto más antiguo; después pasó a LAFSA y SW

donde voló B 737-200, y entró a LAN en el 2003 o 2004, y ahora vuela el A 320.

Refirió que a Weigel lo conocía como compañero de trabajo, y fue su copiloto en varios vuelos. Agregó que fue instructor de LAPA un año y medio antes de pasar al B 757 (más o menos en el año 1998).

En cuanto a los vuelos que hizo con Weigel, éste se adhería a los procedimientos y nunca mostró un comportamiento como el del accidente; cumplía con los procedimientos que tenían estandarizados. Que no le dio particularmente instrucción ni como copiloto ni como comandante, pero siendo instructor siempre uno está evaluando, y cree que no hizo ningún informe de Weigel, pero no está seguro, y si fue así es porque no eran vuelos de instrucción, ya que si era necesario se hacía la planilla. Dijo que creía que en todos los vuelos Weigel iba a la derecha, y no tiene presente nada puntual de críticas que enfocar.

Señaló que sabe que tuvo un proceso relativamente largo de instrucción, y que los problemas que más surgían eran en simulador, pero no lo puede asegurar.

Al serle informado que en su declaración de instrucción dijo que en julio de 1997 fue al B 757, aclaró que entonces si fue instructor de Weigel fue antes de esa fecha.

Dijo que hizo un par de vuelos con él cuando fue de vacaciones y Weigel era el comandante; fue con su familia y él iba en la cabina ya que se podía y no tiene nada que comentar en relación a ello.

Que fue instructor de vuelo y de simulador, pero no tuvo simulador con Weigel.

Por otro lado, dijo que en simulador están limitadas las horas de actividad diaria, y que cree que no se podría tener dos turnos el mismo día, pero tendría que ver la 671.

Señaló que en abril de 1998 empezó a volar nuevamente en B 737-200, y que cree que los vuelos de Weigel fueron en la primera etapa.

Que en B 757 fue desaprobado al final por los instructores y el jefe de línea en los vuelos de instrucción; que había aprobado el simulador y

Poder Judicial de la Nación

por eso volvió al B 737-200, y todo el período fue de 7 meses aproximadamente.

En cuanto a las vacaciones que le adeudaban, cree que tenía pendientes las del primer período; que eran pocos instructores de simulador, y volaba pero volaba menos que el resto.

Por no recordarlo, se le leyó su declaración a fs. 8459 en donde dijo que recibió en 1998 el curso inicial de CRM y el recurrent en diciembre de 1999, refiriendo que si lo declaró debe ser así ya que en esa fecha lo tenía mas fresco.

Dijo que cree que voló con Etcheverry el mes anterior del accidente; que recuerda que tenía poca experiencia, era nuevo en la línea aérea, con mucho empuje para aprender, y era de preguntar mucho. Que se acuerda un vuelo que hicieron a Trelew en el cual charlaron mucho del avión y de procedimientos y operación de la línea aérea. Que él le transmitía su experiencia en cuanto a problemas del avión. Que le habló de su familia, que estaba en pareja y tenía una hija, le pareció que estaba en una buena situación, y LAPA prometía un buen futuro en ese momento y era excelente oportunidad para una persona con su experiencia.

Refirió que Etcheverry tenía una dependencia muy fuerte y subordinación, aclarando que el acceso a la gestión del vuelo depende del comandante. Que en su caso siempre trató de tener la opinión del copiloto, que es una opinión libre de presión, ya que los problemas del copiloto no son los mismos del comandante, y su opinión es muy valiosa al momento de tomar decisiones.

En cuanto a su hipótesis del accidente, dijo que no hay una explicación lógica; que se comenta la pérdida de conciencia situacional, pero implica muchas cosas. Que no sabe que pasó por la cabeza de Weigel al momento de la alarma, y no se lo puede explicar. Que no era habitual que suene esa alarma, que en los años de B 737-200 nunca la escuchó, y se recitaban de memoria las causas por las que suena la alarma. Que por la

grabación entiende que él asoció la alarma con speed brake y no la asoció con los flaps, y no sabe por qué la desestimó, que esto es inexplicable.

Respecto a la actitud de Etcheverry, dijo que muchos otros copilotos hubieran actuado de otra manera, y esto tiene que ver con la personalidad y la experiencia que tenga en el avión, porque el nombrado también dudó evidentemente, y en ese momento no se puede dudar; él dudó de cuál era la situación. Que piensa que Etcheverry se quedó con lo que anunció Weigel, y evidentemente no tenía experiencia suficiente para solucionar esa situación.

Indicó el testigo que en LAN también es instructor, y hace hincapié en que el copiloto tiene que cumplir su función.

Acerca de cómo se maneja el poder jerárquico del comandante sobre copiloto, y si violación de comandante qué puede hacer el copiloto, dijo que las cabinas dejaron de ser verticales, y ahora es un equipo que está trabajando. Que por estos accidentes también evolucionaron, pero en LAPA había una idea de que la cabina no era vertical, y como instructor trataba de enseñarlo. Que este conflicto de jerarquía y qué hacer, se analizaba en instrucción.

Agregó que no conocía la experiencia previa de Etcheverry, pero sí que no tenía en línea aérea.

226) Alejandro Federico ZURRO

Dijo que actualmente trabaja en LAN Argentina. Que ingresó a LAPA en mayo o junio de 1996 como copiloto de B 737-200, y que también voló B 757. Que hizo el curso de piloto en 1998/1999 pero nunca llegó a ser comandante porque sobrevino el accidente cuando estaba en instrucción, y entonces se paró la instrucción y no ascendió; que llegó a tener la habilitación de piloto durante 1999 y hasta 2001 la siguió teniendo. Que luego de la quiebra de LAPA voló en LAFSA y SW; después ingresó en LAN agosto de 2005, como copiloto de B 737, y pasó a A 320 como copiloto y ahora vuela A 320 como comandante. Que también es instructor e inspector de línea.

Poder Judicial de la Nación

Refirió que en LAPA voló B 737-200 en 1996 como copiloto hasta el año 1997, y a fines de ese año estaba volando B 757 hasta 1998/99, en que hizo el curso de piloto.

Respecto a Weigel, dijo que nunca voló con él, y sólo se lo cruzó ocasionalmente.

Comparando la instrucción recibida en LAPA con su trayectoria en LAN, dijo que cree que la instrucción en la primera era buena, se daban los cursos y el nivel de instrucción era bueno. Que una de las cosas que le pasó cuando ingresó a LAN, es que operacionalmente si bien cada empresa tiene una cultura distinta, no distaba mucho de lo que era en LAPA sobre todo en lo que era la instrucción. Que siempre recibió buena instrucción, y no tiene nada que decir de los instructores; que no puede decir que se llevaba bien con todos los instructores, pero era una buena instrucción.

En cuanto a inconvenientes en vuelo, dijo que una sola vez tuvo un problema en una alarma que tuvo el avión cuando estaban aterrizando en Aeroparque y se accionó la alarma de incendio, se hizo el procedimiento, se cortó el motor con la alarma, se alertaron los servicios y aterrizaron. Que no hubo principio de fuego, sino un cortocircuito que activó la alarma.

Dijo que nunca se sintió forzado a volar en la empresa.

Que en los años 1997 y 1998 se tomó las vacaciones completas, y siempre se tomó los días que le correspondían.

Respecto a Verónica Tantos, dijo que era bastante amiga, era amiga personal de él, y fue a su casamiento. Que como persona era muy buena, alegre, divertida, y profesionalmente, no recuerda haber volado con ella, creyendo que voló cuando era auxiliar de abordaje bastantes veces y era muy buena profesional. Al ser preguntado si viajó en cabina alguna vez ella, dijo que coincidió cuando él volaba B 757, que quizá durante el vuelo venía un rato, pero no había mucho tiempo, y no la llevó en despegue ni aterrizaje en cabina.

Señaló que escuchó el CVR del avión siniestrado, y sobre la actitud de la tripulación, dijo que desde el punto de vista profesional se estaba hablando mucho en la cabina, pero el tiempo de espera que tenían antes del despegue fue demasiado y eso pudo haber incidido para que estén charlando tanto.

Acerca de la posibilidad de tener un despegue de Aeroparque con flaps en 0, dijo que hay que analizar las tablas de performance y puede ser que despegue.

Manifestó que mientras hizo instrucción en tierra tuvo calificación Standard, pero luego no convencía su desempeño al instructor, porque le faltaba experiencia o vuelo en el avión; que pasaba de volar internacional a cabotaje y eso pudo haber alterado su rendimiento. Que hubo otros copilotos como él que no ascendieron, si bien mantuvo la habilitación.

Respecto a las pautas para programar a las parejas para volar en LAN, dijo que cada piloto tiene un nivel de experiencia por cargo y vuelos que van de 1 a 5 y los instructores 6; que los copilotos también tiene un número. Que en su caso tiene nivel 6, pero el que recién terminó es 1, y las parejas tienen que tener un número mínimo, señalando que hay aeropuertos de alta, media y baja complejidad.

Sobre la actuación como primer oficial de Etcheverry y qué hubiera hecho él en ese caso, dijo que el copiloto no actuó como debería haberlo hecho. Que cuando suena la alarma lo primero para hacer era detener el avión. Añadió que una vez le sonó esa alarma a él y pararon el despegue sin que se mueva el avión.

Consideró que un piloto con 6.500 horas de vuelo y 1.700 en el avión es un piloto con experiencia.

227) Daniel Enrique MANEN

Refirió que ahora es gerente de operaciones de la Guardia Civil S.A., que es una empresa de seguridad privada.

Manifestó que ingresó a LAPA en mayo de 1998 y se fue en octubre de 2002 y no siguió volando más. Que en LAPA fue copiloto de B

Poder Judicial de la Nación

737-200 en el año 1998; posteriormente pasó a B 737-700 como copiloto y después como piloto; que no era comandante, y volaba a la izquierda en vuelos largos, ya que tendrían previsto habilitarlo a comandante. Que como piloto por Fuerza Aérea se habilitó a fines de 2001 o principios de 2002. Que voló con Weigel en el primer año de la empresa como copiloto de él. Que nunca se sintió inseguro con Weigel y nunca sintió que lo pusiera en riesgo. Que era de un carácter normal, medio jocoso, y en lo referido al vuelo operaban normalmente. Que no vio violación de normas; que quizá se pasaba por alto algo pero por eso está para hacer el doble chequeo, y en sus vuelos nunca tuvo una situación de riesgo inducida por él. Que como destinos con él tuvo Mar del Plata, Córdoba.

En cuanto a si él o alguien voló con vacaciones vencidas, dijo que no le consta, que era recién ingresado y no tenía muy claro el manejo de aviación civil.

Dijo que el inicial lo hizo con Carrizo, que fue con Parisey, volaron con instructores y luego salieron a volar a copilotos. Que Carrizo era como cualquier instructor que tuvo en la Marina. Respecto a si había alguna particularidad de enseñanza de Carrizo con PNF, dijo que no, que los dos eran copilotos cuando fueron y se turnaron los puestos, pero para los dos la instrucción fue la misma. Que en los cursos se preguntaba el criterio del copiloto si se equivocaba el comandante y todos usaban la palabra que hay que ser asertivo para evitar que el comandante entre en un área de riesgo, y eso es lo que recalca Carrizo.

Se le exhibió la fs. 34 del legajo fs. 34, y en una de las lecciones del curso inicial hay una nota de Carrizo: “a la cabina la maneja el comandante, el copi hace lo que se le dice”, pero dijo que no recuerda específicamente; que estaba volando a la izquierda porque era PF, y es como que lo está retando a él que no maneja al copiloto. Que el inicial lo hizo con Ruiz de Galarreta, no con Parisey, y éste iba para inicial de comandante y tenía mucha más experiencia y por eso tal vez lo sobrepasaba esa situación.

Que le está poniendo que volaba a la derecha como copiloto y la responsabilidad de vuelo sigue siendo la del comandante y el copiloto debe volar con las instrucciones del comandante porque la responsabilidad es del comandante. Que Carrizo le pone que no es el comandante de la aeronave, está al mando pero el comandante era el otro. Que él tenía que bajar un escalón que tenía en la Marina y subordinarse, y eso es lo que Carrizo le recalca.

Hizo una aclaración general: que van dos pilotos porque tiene que haber redundancia, ya que todos los pilotos del planeta a veces cometen errores (por ejemplo saltar etapas del procedimiento) y para eso está el piloto de al lado.

228) Daniel Emilio BULLO

Refirió que está en actividad y trabaja en Austral. Que ingresó en LAPA a mediados del año 1997 y estuvo allí hasta los primeros meses de 2003; que fue comandante de B 737 e instructor a partir del año 1999 hasta que se fue; que siempre voló en B 737-200 e ingresó como comandante.

Señaló que cuando ingresó hizo el curso de instrucción en el avión, luego simulador, instructor en el avión y en línea, lo que le demandó cuatro o cinco meses.

En cuanto a su experiencia previa, dijo que venía de la Marina y tenía 8.000 hs.

Que cuando dejó LAPA, fue a American Falcon por 3 años y cuando la empresa estaba por cerrar ingresó en Austral, en 2005, como comandante de B 737, volando en la actualidad MD 81, 83 y 88. Agregó que también dio instrucción en SW de B 737.

Indicó que de acuerdo a su experiencia, en cuanto a la instrucción que se daba en LAPA la calificaría como muy buena.

Manifestó respecto al sistema de evaluación de pilotos para ascender que había reuniones y se comentaba cómo andaba cada uno de los que iban a salir de comandantes; que eso se presentaba al jefe de línea y luego al gerente de operaciones.

Poder Judicial de la Nación

Acerca de cómo se distribuían a los alumnos, dijo que la mayoría de las veces pasaban por los distintos instructores y cada uno tenía su planilla, y en las reuniones cada uno exponía lo que pensaba y si estaba en condiciones o no. Que el superior era el jefe de línea y el de operaciones; el primero concurría, escuchaba y evaluaba pero no opinaba porque eso lo hacían los instructores y el que decidía en realidad era el gerente de operaciones.

Que el Standard o Standard menos se fijaba por el desempeño y se unificaba el patrón en la reunión de instructores. Que Standard menos significa que tiene pequeñas observaciones corregibles para salir standard y salir de piloto, es decir que continuaba con instrucción hasta lograr el standard.

Señaló que si en los 8 turnos de simulador en alguno de ellos tiene standard menos, no es determinante, salvo o puede depender si es el último turno. Que es normal que esté standard menos en los turnos iniciales. Que los turnos son en secuencia y se repiten algunas situaciones, y se podía repetir la maniobra que salió mal. Que lo lógico sería que se deje constancia que superó el standard menos.

Que no conoció ningún caso de que alguien tuviera 2 o 3 turnos con S- en simulador.

Respecto a si esos S- los inhabilitaba de por vida de volver a presentarse, dijo que no, que hace los mismos como si iniciara de nuevo todo, y los S- del pasado se supone que están superados o recuperados.

Dijo que su instructor en LAPA fue Biró, y cree que Luna fue el inspector, que era estricto.

En cuanto a cómo se instruía sobre la alarma de configuración, dijo que normalmente hay que abortar el despegue, que está en QRH y en los manuales, y en simulador se daba.

Sobre la actitud de quien desobedece la alarma, dijo que es totalmente errado, y realmente inconcebible.

Refirió que escuchó parcialmente la cinta del accidente, y su opinión profesional es que es inentendible que haya continuado con la alarma de configuración sonando, ya que la reacción inmediata es cortar el avión. Y eso vale lo mismo para el copiloto que tendría que haber hecho eso.

Acerca de Weigel, dijo que lo conoció en LAPA, y no recuerda si voló con él como copiloto; que lo cruzó varias veces en la oficina, era una persona normal, y si voló con él no le ha llamado la atención. Que no participó de discusión o debate en cuanto al ascenso de Weigel.

229) César Alfredo GATTI

Dijo que actualmente trabaja como instructor. Que se desempeñó como Presidente de APLA desde 1998 hasta 2001. Refirió que dentro de la comisión directiva hay una comisión de seguridad que hizo un informe del accidente, y no recuerda si APLA colaboró con algún organismo oficial o con la JIAAC.

Señaló que recuerda al comandante Ferrante. Que por intermedio de APLA hubo una manifestación de él diciendo que la gestión de su comisión directiva en APLA al hacer la investigación del accidente con esas conclusiones había contribuido a cerrar la fuente de trabajo. Que a raíz de eso, porque salió en comunicación a todos los socios, es que pidió al Presidente de APLA una réplica y lo logró, y manifestó que simplemente se dedicaron a investigar el accidente para que se saque una moraleja y que si había un sector implicado no era esa la intención, la que nunca fue cerrar la fuente de trabajo.

Que no tuvo respuesta a esa carta, y le sorprendió lo del Comandante Ferrante, incluso su extemporaneidad.

Mencionó que luego del accidente, en una reunión de APLA con pilotos de LAPA, en la comisión de seguridad, se habló del accidente; que tal vez no se dijo con las mejores palabras, por eso fue la semilla que impulsó a los pilotos de LAPA a irse. Que él mandó un escrito pidiendo disculpas por cómo fue presentado.

Poder Judicial de la Nación

Dijo que tenían que sacar una moraleja para no perder credibilidad, y era imposible defender lo indefendible, ya que lo que pasó en el accidente era inconcebible para un profesional; que todos están propensos a cometer errores, pero ese fue un error tan burdo que no se puede permitir eso, sosteniendo que hubo falencias del sistema porque no contuvo a los pilotos.

Se le exhibieron las cartas de Internet, de septiembre de 2006, y dijo que evidentemente es la nota que envió a APLA. Que era una contestación a la nota de un socio, que por ser presidente de esa administración se sentía afectado porque nunca tuvieron la intención de actuar contra la empresa LAPA, y los fundamentos de la carta están basados sobre el informe final.

Refirió que no participó en la investigación del hecho, que lo leyó y lo firmó como presidente de APLA pero no intervino en la investigación, ya que no es investigador, pero tiene conocimiento de lo que se hizo y lo comparte. Reconoció su firma en el informe final de APLA –fs. 40-.

Respecto a la estructura de la prolongación de la pista, señaló que en el informe se decía que la barrera del límite del aeropuerto no era colapsable, que había una casilla de gas, kioscos y demás elementos en la trayectoria de la prolongación de la pista. Que no es lógico que en la prolongación de la pista haya esos elementos, que en una eventualidad como ocurrió, afecta, es un obstáculo, y de hecho el avión reinició un segundo foco de incendio a raíz de la casilla de gas que era como un soplete.

Manifestó que el informe demoró como seis meses y se presentó en julio de 2000.

Al ser preguntado acerca de qué hizo APLA para que las circunstancias ilógicas desaparecieran, dijo que se elevó a los organismos involucrados una copia del informe para ponerlos en conocimiento y sacar una moraleja de esto, para tomar las medidas mínimas para que no vuelva a suceder. Que judicialmente no se hizo una presentación, ya que lo encararon

desde el punto de vista técnico. Que no había que suspender los vuelos por esas obstrucciones.

Señaló que APLA está vinculada con IFALPA, organismo gremial internacional, y seguro que hubo consideración internacional de la misma dentro del aeropuerto. Que en la misma investigación se hizo mención a la calificación de IFALPA de ese accidente.

Indicó que una estrella negra es un warning, una penalidad o calificación por las falencias que tiene ese aeropuerto o sistema.

Al serle preguntado qué significa que IFALPA haya dado estrella negra antes del accidente, dijo que había muchos aeropuertos con estrella negra, por deficiencias porque no se cumplen con las normas que se deben tener en los aeropuertos para trabajar la seguridad. Que Aeroparque tenía estrella negra por el tema de comunicaciones, obstáculos en la prolongación de la pista para el tipo de avión de mediano alcance, y cree que en ese momento no se cumplía con el ancho de la pista que debía tener 45 metros. Que esto no quiere decir que no se pueda operar, sino que no es lo recomendable.

Que para elaborar el informe, sacaron información de los legajos de los pilotos y lo demás lo debe haber proporcionado la empresa o estaría en los legajos de FAA, y tiene entendido que se vieron los legajos de estos dos pilotos. Que en el informe trabajaron los comandantes Siri, Guasti –que estaban en la comisión directiva de seguridad; también Buxton, y al final, por pedido suyo, el Comandante. Reynoso que es ingeniero aeronáutico; que es probable que haya habido otras personas pero no lo recuerda.

Señaló que APLA no participó en la causa de Mendoza, y que la investigación por los radares no se hizo bajo su gestión.

En cuanto al tema relacionado con las vacaciones en LAPA, dijo que había casos en que no se cumplía con la reglamentación y había vacaciones adeudadas, pero se conoció después del accidente. Que puede ser que antes del accidente (en ese momento estaba Otamendi) y puede haber mencionado algún tipo de irregularidad, y APLA reclamó por el tema a través de este comandante. Que si bien en todas las empresas siempre hay

Poder Judicial de la Nación

irregularidades por problemas operativos, en ese momento esto era más acentuado en LAPA.

Manifestó que en el informe se hace mención a las vacaciones de Weigel, pero no recuerda si es que no las había tenido o que no había constancia.

Refirió que quien no se toma vacaciones tiene un grado de stress mayor y puede haber influido en el accidente aunque sea ínfimo. Que es atípico e inconcebible que una persona despegue con alarma sonora funcionando; que tiene mucha experiencia de pilotos en instrucción y es inconcebible que haya hecho eso.

230) Ricardo Jorge HERRERA

Manifestó que ingresó a LAPA el 1/8/99; que el proceso fue desde febrero de 1999; rindió examen teórico y tuvo el proceso de ground school desde junio, simulador, e instrucción en vuelo. Que voló habilitado como copiloto de B 737 desde julio 2001, y fue instructor de tierra en julio de 2001. Que en septiembre de 2001 por propia opción, se fue de la compañía y se dedicó a otro rubro, y en 2006 se fue a LAN, donde es copiloto de B 767 e instructor de tierra para la misma flota.

Refirió que voló con Weigel en una oportunidad, en un vuelo regular AER-SALTA Jujuy- AER. Que no hubo nada que le llamara la atención; que fue un vuelo que estaba a full, con avión completo.

En cuanto a la exigencia de horas de vuelo para ingresar a LAPA, dijo que le pedían 2.000 hs., experiencia en jet, piloto comercial de primera, idioma inglés, y no recuerda si se pedía algo en particular. Que él tenía 600 horas en jet, en otra aeronave con una diferencia de peso abismal (12.000 libras), ya que el B 737 tiene 40 toneladas. Que se presentaron 80 y entraron 24.

Que su inspector de FAA fue Cercedo, y fue el mismo que tuvo en vuelo; que se firmaron las planillas del legajo y también el libro de vuelo.

Dijo que no tiene nada que decir negativo de Weigel, que él era un copiloto nuevo, recién habilitado. Que le dio a volar los dos primeros tramos y le dio aditamentos y comentarios de cómo hacer la aproximación de Salta, y de Salta a Jujuy en condiciones nocturnas visuales. Que ese vuelo con él le enseñó mucho.

Manifestó que escuchó el CVR del accidente en un medio masivo de comunicación, y al ser preguntado acerca de qué hubiera hecho él como copiloto de ese vuelo, dijo que en esas condiciones, estima que se hubiera receteado el despegue sin que se enteraran los pasajeros. Que confía en que el capitán no va a dejar que inicie el despegue, y si no lo hace, le diría que no efectúen el despegue; que eso se lo diría técnicamente “REJET”, y si no aborta, “capitán está sonando la alarma REJET” y no se puede volver a tomar la carrera de despegue.

231) Carlos Alberto MOLTENI

Manifestó que ahora es piloto de LAN Argentina. Que ingresó en LAPA en junio de 1997 como copiloto de B 737-200; hizo la instrucción; en marzo de 1999 ascendió a comandante de ese avión, se desempeñó un año y pasó a comandante de B737-700 hasta que se venció en simulador porque la empresa reducía la cantidad de aviones y no continuó volando. Que después estuvo unos meses sin volar, y por reducción bajó a copiloto, luego pasó a LAFSA y entró como comandante de B 737-200 asignado a SW, y luego ingresó a LAN en el año 2005 como comandante de B 737-200 y al año ascendió a comandante de A320 y desde hace un año es comandante de B 767-300.

Refirió que a Weigel lo conocía de vista, pero no tuvo trato con él ni compartió vuelos.

En cuanto a la situación de seguridad de vuelo en LAPA, dijo que no recordaba ninguna situación significativa y no encontró diferencia con las empresas en las que siguió volando.

Señaló que fue instructor terrestre y dio conocimientos de emergencias a las auxiliares que ingresaban; que no lo capacitó la empresa

Poder Judicial de la Nación

para ese puesto y no recuerda haber estado como oyente. Al serle leída la fs. 7544, de donde surge que estuvo de oyente dos meses antes de ser nombrado instructor en julio de 1998, lo recordó.

Respecto a si hizo la prueba de despegar sin flaps en simulador, dijo que sí, que se verificaba qué pasaba si el vuelo hubiera continuado y el piloto hubiera insistido en despegar el avión y fue a modo de instrucción para ver si era capaz el avión de volar. Que por supuesto se hizo sabiendo la reacción del avión y qué iba a pasar, lo que es distinto que una situación que a uno lo toma desprevenido. Que en el simulador se tomó la misma velocidad y los mismos parámetros de peso y condiciones; que fue una situación anormal pero el avión sale.

Indicó que nunca participó del proceso de selección de pilotos para ascender, que lo vivió por ser parte; que algunos no rendían las exigencias, y no todos han ascendido. Que algunos quedaron en el camino de ascenso y otros no tenían las condiciones.

Expresó que varias veces declaró aviones “no go”, pero nunca los voló y no conoce ningún piloto de LAPA que lo haya hecho.

Refirió que participó en la redacción de una parte del manual de emergencias de LAPA, terminó de redactarlo e hizo una revisión del manual en general; y que el que hizo el bosquejo fue Moroni.

232) Paulo Luis REGGIO

Manifestó que actualmente vuela en LAN. En cuanto a su trayectoria en LAPA, dijo que ingresó en el año 1997 como copiloto de B 737-200 y al año siguiente pasó a copiloto a B 737-700 (año 1998) y voló en esa posición hasta 2002, en que se desvinculó a la empresa, y se fue al exterior (Lan Chile) como copiloto de A 320, y ahora en Lan Argentina vuela como capitán de A 320.

Indicó que nunca voló con Weigel, y lo conocía de cruzarlo en Aeroparque nada más.

Respecto a la capacitación en LAPA comparándola con LAN, tanto en el curso de B 737-200 y 700, dijo que fue muy buena

233) Eduardo Enrique GASPARI

Refirió que actualmente trabaja en LAN. Señaló que a LAPA ingresó en noviembre del año 1995, como copiloto B 737-200, fue copiloto de B 757 en 1997 –al año y medio de haber ingresado-; y capitán de B 737-200 en junio/julio de 1998 hasta diciembre de 1999, en que pasó al 700. Que en 2002, luego de LAPA, pasó por varias empresas; estuvo en Europa, luego en Argentina (8 meses) en que estuvo en SW como instructor de vuelo y en una chartera (Cardinal) en la que hizo un reemplazo, y luego volvió al exterior; voló para Copa Airlines y después entró LAN Chile (en 2004), y desde 2005 se transfirió a LAN Argentina.

Que en LAN ingresó volando B 737-200; en Argentina vino como instructor de ese avión y actualmente tripula A 320. Que en LAPA no fue instructor, fue sólo comandante. Que nunca llegó a volar con Weigel.

En cuanto a su deuda de vacaciones, dijo que tenía vacaciones pendientes que eran acumuladas y eran del período previo al año 1999 (del 96/97/98 y alguna parte de 1999). Que se había tomado determinados períodos pero le quedaba un saldo, no recordando cuánto, pero creyendo que le debían entre 80 y 90 días aproximadamente.

Que las vacaciones las solicitaba y se las otorgaban de acuerdo a disponibilidad, ya que la empresa crecía y supone -sin certeza- que las incorporaciones de personal no se ajustaban a las necesidades operacionales, no tenían dotación completa y por crecimiento de la compañía y para cumplir con la demanda comercial, ésta era una forma de contar con las dotaciones para el vuelo.

Respecto a este crecimiento, dijo que fue antes del año 1995 y él apreció en los años de LAPA que nunca dejó de crecer, incluso en el año 2001/2002, y se ajustó a necesidades operacionales. Que el crecimiento vertiginoso fue en 1997/2000 por los B 737-700 y B 767 que se incorporaron.

Poder Judicial de la Nación

Acerca del curso de CRM, tiene memorial de que hizo el inicial y varios, no recordando el año ni en carácter de qué, si inicial o recurrent, y tampoco puede precisar si los hizo antes o después de 1999.

Al serle preguntada su opinión de que alguien tome un avión no go, dijo que si del análisis técnico que hizo quien tomó el vuelo lo consideró no go, la tripulación siguiente no debería tomarlo, pero puede ocurrir que la primera tripulación no hiciera correctamente el análisis, ya que puede pasar que el criterio sea diferente de uno y otro en el análisis, pero a él nunca le pasó.

Expresó que de haber sucedido esto en la empresa y quién definía la cuestión, dijo que las decisiones se toman a nivel organizacional, en la gerencia o el comandante; en el caso de LAPA la decisión siempre estaba a cargo del comandante y los niveles gerenciales no influían en aceptar o no un vuelo; que hay libertad absoluta en la decisión y un comandante puede discrepar con otro y uno de los dos puede estar equivocado.

Que el comandante, como es autónomo, puede consultar a quien quiera, a un gerente, a un personal de mantenimiento; que la consulta no está vedada, pero esto queda a criterio del comandante y es él quien decide.

Respecto al tiempo de transición a otro avión (en su caso de B 737-200 a B 757), dijo que no lo recuerda con exactitud, pero los cursos en sí son los usuales en la industria; que se hace todo de nuevo por cambio de avión y tecnología, y es entrenamiento en tierra de 20 días, simulador de 10 sesiones que se puede dar en uno o dos meses, y en su caso los tiempos fueron los más breves que se pueden involucrar en la transición. Que en total fueron 3 meses o 90 días. Que ingresó en noviembre de 1995 y la transición le llevó 90 días. Que luego hizo otro cambio de avión y cambio de función y estuvo sin volar el período de la transición, alrededor de 2 o 3 meses; y tuvo otra transición que fue a fines de 1999, donde hizo un curso en Seattle de 40 días.

Sobre las vacaciones, dijo que todavía hoy es motivo de debate si las vacaciones son año calendario o cronológico; que actualmente es gerente

de operaciones de LAN Argentina y es un tema conceptual; que la norma es inespecífica de cómo deben reunirse los períodos y los operadores adoptan distintos criterios para aplicar la norma, desconociendo cómo LAPA aplicaba la norma. Que en su caso pedía en LAPA los días tomándolos cronológicos, de noviembre de 1995 a noviembre de 1996 como un año.

Le fue leída la fs. 8378vta., donde dijo que se le debían 90 días, y supone que ahí computaba las del año 2000; que hasta noviembre de ese año se podía haber tomado los 40 días, lo que podría surgir del libro de vuelo.

Explicó que en LAN Chile estuvo 2 años, y las vacaciones ahí son radicalmente diferentes; son 15 días y se incrementan de acuerdo a determinada permanencia en la empresa, y ni siquiera eran obligatorias, es decir se pueden saldar en dinero. Que a su juicio, si los tiempos de descanso de períodos de actividad mínima y máxima se respetan, no debería afectar la seguridad de vuelo. Que él se tomó los 15 días cada año, y cuando se reintegró a Argentina devengaba vacaciones; y lo mismo le ocurrió en otros países incluso de Europa.

Que fue instructor en LAN y en SW, pero no en LAPA, y puede comparar si los instructores de LAPA eran idóneos y cómo era la instrucción de LAPA en cuanto al parámetro de seguridad, señalando que siempre los consideró idóneos, siempre fueron muy experimentados, y no tiene nada que decir al respecto. En cuanto a los parámetros de instrucción, dijo que la empresa tenía sus propios criterios, qué contenido pasar a sus pilotos y esto es arbitrio de la empresa ya que son aprobados por FAA. Que su instrucción de LAPA la consideró adecuada.

Acerca de la cabina estéril, dijo que en los vuelos que tripuló en LAPA siempre se respetó.

Indicó que la alarma de configuración es una parte de la instrucción de pilotos, y es distinto para cada tipo de aeronaves, siendo la acción apropiada frente a alarma de configuración en B 737-200, cancelar o abortar el despegue, calificando a un piloto que desobedece esto y continúa el despegue como una indisciplina de vuelo.

Poder Judicial de la Nación

Mencionó que su opinión de LAPA en general tiene un saldo muy positivo. Que la empresa técnicamente comparada con otras, era una empresa que tenía una perspectiva muy buena, muy encaminada a cumplir los mejores estándares de la industria. Que no tiene ninguna observación y nunca recibió presión ni estuvo involucrado en alguna operación en que se haya demostrado negligencia. Señaló como algo negativo el no tener capacidad de hacer economías y de contexto que permitieran manejar la continuidad de empresa; que la planificación no era la adecuada para manejar las circunstancias en momentos difíciles como los del año 2001 que afectaron el transporte aéreo, y no fue por incapacidad del transporte aéreo.

Acerca de la selección de la pareja en la programación de vuelo, dijo que es un tema amplio y no normativo; que la calidad o seguridad del vuelo en la conformación de tripulaciones empieza en la selección del personal y esto es crítico para aplicar determinados métodos, para asegurar una conformación homogénea; que las personas se pueden medir por conocimiento, habilidad y experiencia, pero el componente emocional se evalúa al ingreso, y las personas deberían ser lo suficientemente compatibles independientemente de quiénes sean; que el método a utilizar es con experiencia, ruta y función que desempeñan, que puede ser por calificaciones de aeropuertos y tripulantes en función de experiencia previa, pero en esos métodos no intervienen condiciones emocionales o sociales; que eso se debería medir antes. Que ese elemento es importante y es crítico en la industria, es un factor que pocas veces se considera; que lo técnico o el título no lo asegura en la función; que la capacitación técnica es la condición mínima para ejercer, y hay condiciones por sobre esa como este aspecto, por ejemplo condiciones de comportamiento, y esto pasa en cualquier profesión. Que en LAN se controla, pero no en todas las empresas; que es grande la resistencia y hay conflicto por hacer esto, y no es un método determinado por la autoridad o el estado.

Encuadró el factor responsabilidad como conductual; que su opinión es que no piensa que sea algo ligado a la capacitación, está ligado a una cuestión conceptual y conductual y es más fácil para cumplir cuando las personas están orientadas en este sentido. Que puede saber exactamente lo que tiene que hacer, respondiendo sí o no (rígido) y cuando tiene que ejercer la función puede no hacerlo por más que lo sepa.

Dijo que la capacitación tiene tres 3 aspectos: conocimientos y habilidades, y la experiencia es la repetición de circunstancias. Que dependiendo de la experiencia se le asigna función de comandante o copiloto; que los sistemas son fácilmente administrables para que no dependan de un individuo y que lo pueda hacer, y la forma que se discrimina experiencia es horas de vuelo acumuladas en compañía en ruta y capacitación específica. Que la sumatoria del puntaje de ambos pilotos nunca debe ser inferior a la sumatoria del aeropuerto y no dependen de su decisión. Que ese puntaje se toma por experiencia previa sumada y experiencia en ruta que la empresa le otorga en capacitación y dentro de la compañía; que cada vez que se cambia de aeronave vuelve a 0, la experiencia es en cada aeronave y cada ruta. Que la calificación previa son los requisitos para acceder a esa función, y cuando accede vuelve a 0. Que el criterio aplicable para conformar una pareja de vuelo debería ser en cualquier empresa como en LAN.

Al serle preguntado su criterio acerca de si la pareja de Weigel y Etcheverry era aconsejable o estaba bien formada, dijo que la permanencia en la función y el proceso para tener esa posición eliminó fallas latentes; que podrían haber estado juntos, pero es todo un proceso que debe cumplirse, no es una conclusión matemática. Que a los 5 meses un piloto está capacitado en todas las rutas y por ese período de más tiempo no debería haber tenido problemas. Que si no hay proceso tiene que haber discrecionalidad de quien conforma las parejas de quién va a volar con quién. Que también se tiene que tener en cuenta la compatibilidad, y esto es un valor de la compañía, no lo dice la norma. Que alguien debería tomar la decisión si no hay un proceso definido con puntaje, es decir es discrecional, es un proceso distinto y depende del individuo que lo aplique y el que haga la programación tendría que conocer a

Poder Judicial de la Nación

cada uno y las circunstancias personales para ver como se comportaría ese individuo.

Exhibió fotocopias de una reunión de instructores en la que no intervino, y es directiva de programaciones donde se resuelve determinados pilotos para volar como comandantes con los copilotos mas antiguos. Que ahí está estableciendo un criterio de seguridad o discrecional que adopta la gerencia y es un método para administrar.

Citó como ejemplo la empresa American, con 5.000 pilotos, donde el gerente de operaciones no puede conocer a todos y entonces se adopta un criterio. Pero dijo que las características de LAPA hacían posible el conocimiento de los pilotos.

Señaló que la seguridad total no existe, es imposible, y es lo que trata de decir, ya que no se puede medir la reacción psicológica en cabina, pero hay medidas que atenúan los efectos que pueden hacer suceder estas cuestiones, pero dependen del individuo.

Dijo que con Weigel sólo tuvo conocimiento superficial, que lo conocía del pasillo, era muy verborágico, avasallante, con imagen de suficiencia, pero no conocía en detalle su psiquis. Como que estaba muy seguro de lo que hacía y demostraba estar seguro de lo que hacía.

Indicó que en LAN, para controlar lo emocional, el proceso es completo; que se inicia con el reclutamiento de las personas, selección, capacitación y sobre todo en vuelo y rutas. Que en el proceso de selección para medir las competencias del individuo hay examen psicotécnico para evaluar las 14 competencias interpersonales del individuo y eso es para ver cuán alineado está a cumplimiento de normas, conductual. Que se mide el trabajo bajo presión, capacidad de comunicación, coeficiente intelectual, resistencia a la frustración, comunicación interpersonal, juicio crítico, son en general los aspectos.

Al serle preguntado si se detectaría una personalidad como la de Weigel (según algunos testigos baboso, locuaz), dijo que los métodos no son

infalibles, y si no se aplica este proceso, comportamientos como el señalado se pueden ver en la vida real. Se preguntó cuánta autoridad tiene un gerente para meterse dentro de la faz personal de un individuo, agregando que las personas cambian, involucionan o evolucionan. Que el psicotécnico se le realiza para cada cambio de función, para ser instructor, inspector, gerente. Que Continental hace lo mismo, también British y Quantas, señalando que en LAPA no rindió un examen de esas características.

En cuanto a los controles del INMAE de 1999, dijo que se hacían test repetitivos, siempre los mismos, y desconoce qué miden; que personalmente, las veces que estuvo transitando alguna cuestión personal el examen lo detectó y los psicólogos y el psiquiatra lo detectaron y se charló; que esto le pasó en su caso, desconociendo en el resto de los examinados.

Respecto al psicotécnico para ascenso de copiloto a comandante, por las quejas que hubo se modificó y se cambió la modalidad; que no se realiza pero se hace una capacitación en cuanto a lo que medía el psicotécnico.

234) Pablo Guillermo VIETRI

Refirió que actualmente es piloto en LAN Argentina.

Manifestó que entró en LAPA en 1996 ó 1997 como copiloto de B 737-200 y durante un poco más de dos años; que en el año 1999 (a mediados) fue promovido a capitán de ese avión –liberado a la línea, con un período de instrucción de marzo a julio- y así estuvo un poco más de un año, y a fines del 2000 pasó a capitán del 737-700 hasta que se fue en 2002.

En cuanto a LAN, ingresó en octubre de 2005 y empezó a volar en junio de 2006 como capitán de A 320.

Indicó que conocía a Weigel, que tuvo algunos vuelos como su copiloto, bastante antes del accidente, estimando que fue en el año 1998 o principios de 1999. Que no hay nada que pueda recordar como muy bueno o muy malo, ya que los vuelos fueron normales, no recordando tampoco algo que le haya llamado la atención en cabina estéril.

Dijo que para ingresar a LAPA tuvo exámenes personales, que se llamaban entrevistas personales y exámenes técnicos. Que lo mismo cuando ascendió, aunque no fue tan complejo, con una entrevista personal y psicológica parecida a la que tuvo cuando ingresó, pero más breve porque ya estaba en la compañía.

Manifestó que luego de la instrucción de copiloto voló con comandantes más antiguos cuando lo programaban.

235) Alejandro Jorge SALVAT

Dijo que actualmente se desempeña en la empresa Aerolíneas Argentinas (AA) como comandante de B 747, y que no trabajó en LAPA.

Señaló que para el 31 de agosto de 1999 era gerente de seguridad de vuelo en AA, habiendo sido nombrado en ese cargo aproximadamente en el año 1998, un año antes del accidente. Que sus tareas consistían en mantener un programa de seguridad de vuelo para la empresa; que cuando lo nombraron, ese cargo no existía y tuvo que armar ese equipo que era muy pequeño, no más de tres o cuatro personas pagas con un cargo, y luego había colaboradores ad honorem. Que con anterioridad a esta gerencia había un sector vinculado con la seguridad junto con la instrucción Ainstrucción y seguridad@, que antes era PREVAC.

Agregó que en ese momento hubo un cambio en la empresa –por gerencia nueva de American Airlines que trajo su impronta-, ya que hasta ahí se había trabajado con menos peso. Que se trabajaba con boletín de seguridad, con carteleras y a veces sin eso, dependía de la gerencia qué impronta le querían dar a la seguridad de vuelo; que no es que no se preocuparan por la seguridad, pero no existía una gerencia específica.

Manifestó que el B 737-200 lo voló 14 años como comandante, instructor e inspector. Que la seguridad de la flota era un tema aparte, y en esa época seguridad formaba parte de la gerencia de instrucción.

Respecto a la instrucción de los candidatos, al ser preguntado acerca de qué se debía hacer si en un turno de simulador completo un candidato tenía en algunas lecciones individuales un S-, dijo que no estaba especificado en ese momento. Que generalmente no aparece un turno individual S-, sino que viene acompañado de otras cosas, seguramente la persona ha tenido cursos con algunos S-. Que si eso pasaba se le daban dos o tres turnos más de simulador, y si no alcanzaba el "S", perdía el curso. Que esto era un tema de instrucción puro y algo económico, no del área de seguridad.

En cuanto a cómo se programaban las parejas de vuelo en AA, dijo que no había ningún parámetro; que siempre se evitó que volaran dos personas que tuvieran problemas personales. Que el resto era como salía de programación, teniendo en cuenta vacaciones, parte médico, instrucción.

Señaló que cuando privatizaron AA, ellos trabajaron con empresas del grupo (IBERIA, AUSTRAL y otras), y en esa etapa se trabajó en instrucción en forma conjunta, comparando planes, tratando de standarizar la instrucción.

Que era común que a un comandante nuevo se le pusiera un copiloto antiguo; que esto era un uso y costumbre. Que en esa época había mucha estabilidad, por lo que considera que con ocho meses era nuevo.

Al ser preguntado acerca de si en caso de que se suspenda un turno de simulador es posible unificar los dos turnos al día siguiente, dijo que no, que no se puede ya que ocho horas de simulador es mucho.

En cuanto a su función específica como gerente de seguridad de vuelo en AA en el año 1998, dijo que dependía jerárquicamente del gerente de operaciones; que lo mejor es depender de más arriba, pero así estaba estructurado. Que es mejor un enlace superior porque así las dos cabezas de seguridad y operaciones van juntas, sino seguridad pierde efectividad.

Que las funciones consistían en un sistema de reportes, auditorías en aeropuertos, tenía relación estrecha con instrucción e inspección, investigación de accidentes, base de datos, carteleras. Que hacían sobre todo control de aeropuertos, de pistas, iluminación, comunicaciones, pinturas en

Poder Judicial de la Nación

las bases. Que dentro de los estamentos de la empresa se creó una buena red de comunicación para investigar incidentes o accidentes si ocurrían.

Indicó que cree que eran ocho las horas máximas de vuelo que podía estar una pareja de vuelo.

Aclaró que no tiene nada que ver con lo que significa ocho horas de simulador, ya que en vuelo normal es preparación en despegue y aterrizaje, pero con muchas horas de tranquilidad en el medio; en cambio en simulador es una emergencia atrás de la otra. Que no conoce que exista una norma que ponga límite a la cantidad de horas de simulador, pero que sí es inconveniente desde lo lógico.

Refirió que conoció en AA a De Marco, que tuvo un incidente conocido con un MD pasando muy cerca del estado de River; que posteriormente fue desprogramado, pero hoy sigue volando 747 como comandante.

236) Guillermo Carlos RUBINO

Manifestó que en la actualidad está en actividad en la empresa LAN Argentina; que ingresó en LAPA en mayo de 1985 como copiloto de Short 330, culminando como comandante de SAAB 340; que en agosto de 1989 dejó la empresa porque se fue a trabajar a Suiza para lograr un mejor nivel económico para la educación de sus hijos, regresando en 1993 como comandante de B737-200, lo que sucedió hasta mediados de 1995 en que pasó al 757 y luego al 767. Que después del accidente pasó al B 737-700. Que fue instructor de tierra de 737-200 (entre marzo de 1994 y mediados de 1995) y tuvo muy pocas horas de vuelo y simulador.

Señaló que cuando LAPA quebró, fue jefe de instrucción de Federales, y empezó a volar B 767 en SW, dejando el cargo de instructor. Que el 3/9/95 entro a LAN Chile.

Que conoció a Weigel y tenía poca relación con él, suponiendo que en el primer período, hasta 1989, debe haber volado con él porque en esa

época eran muy pocos. Que probablemente lo haya tenido como alumno en SAAB, y eso debería estar en su legajo.

Dijo que cuando se desempeñaba como instructor de SAAB 340, él era el único que daba instrucción teórica, desconociendo la parte de instrucción de vuelo. Agregó que en la época del B 737 había reunión de instructores, y allí se comentaban las dificultades y progresos de los pilotos.

Refirió que en la época de Borsani, el dicente no era instructor de 737, pero supone que en las reuniones participaba el jefe de línea u otros gerentes. Que cree haber tenido charlas con el gerente de operaciones; que la idea era ver el estado de instrucción de la flota y standarizarla.

Manifestó haber tenido deuda vacacional en LAPA, no recordando cuántos días. Que en esa época LAPA empezó a crecer y costaba conservar la flota de pilotos; muchos eran llamados por otras empresas y se iban de LAPA, y esa era una de las causas de la deuda vacacional. Que no había gente y se empezaban a adeudar los días, y eso fue aproximadamente a partir de 1995.

Señaló que hizo el curso de CRM, que al principio no era requerido y aún así obtuvieron información de los cursos que hacia United. Que para él es productivo integrar en CRM a todo el personal de la empresa para que se comprenda la problemática del vuelo; que es un proceso de calidad total, para que todo funcione adecuadamente, y siempre tuvo una opinión favorable al respecto, y se lo ha manifestado a las gerencias.

Al ser preguntado acerca de cómo eran tomadas sus opiniones en LAPA, dijo que creía que lo han escuchado en muchas cosas, y que ha tenido influencia en el área operativa; que escribió y redactó el Manual de Operaciones. Que todos los manuales deben ser actualizados permanentemente, y hubo un primer manual en 1995 que luego fue modificado. Que recordaba posteriormente una reunión donde se combinaron aspectos que abarcaban a otras personas más allá de los pilotos; a esa reunión concurrió Arzeno y se redactó un manual mucho más abarcativo. Que él entregó el proyecto que luego fue seguido por Novo.

Poder Judicial de la Nación

Que recuerda que el manual con el que se trabajaba en LAPA al 31 de agosto de 1999 era el segundo, el que fue producto de la reunión mencionada, el cual él redactó.

Al ser preguntado acerca de lo que surge en el cap 2.2. del MOE de mayo de 1999, dijo que desde que él regresó a la Argentina hasta que LAPA cerró, participó en la redacción de todos los manuales, incluso el de 1999. Señaló que las empresas tienen objetivos generales y otros particulares para operaciones particulares y no troncales, y con esto está relacionado el art. indicado; y en cuanto a qué significa “la dirección y control de las operaciones emanados de la presidencia de la empresa...” se trata de que éste diga cuáles son los objetivos de la empresa, los grandes lineamientos.

Aclaró que él fue Jefe de línea y las directivas le llegaban a través del Gerente de Operaciones. Que en las operaciones en general cree que el Presidente intervenía, porque sabe que la Gerencia de Operaciones y la Presidencia hablaban.

Respecto a cuánto tiempo le llevó redactar el manual, dijo que fue mucho, pero lleva una vida, porque es un documento vivo que se debe actualizar permanentemente.

Señaló que una vez redactado el manual, tenía que ser presentado a la autoridad aeronáutica, no sabiendo si debía aprobarlo, no recordando haber visto aprobación expresa de la autoridad de aplicación.

Al ser preguntado sobre su experiencia como redactor de manuales, dijo que no la tenía, que su experiencia era como piloto; que casi todas las cosas escritas en un manual están escritas en otro lado, y se trata sólo de darle un formato conforme a las normas de la OACI.

Manifestó que él presentó el Manual de Federales en el año 2004, y tuvieron que esperar la aprobación.

Que cuando el manual era distribuido a los destinatarios, se entendía que estaba vigente. Acerca de por qué se encargó él de la redacción de los manuales, dijo que en realidad la tarea la tomó él, fue con el proyecto y

De Víctor lo escuchó. Que su contacto para la redacción fue este último, y con la gerencia de operaciones se trataban algunos temas en particular. Indicó que en mayo de 1997 hablaba con Diehl, no con De Víctor, y que ha tenido reunión con Chionetti por la redacción.

Se le preguntó si sabía que algunos de los capítulos que debían constar fueron obviados y en ese caso por qué razón fue, dijo no recordarlo específicamente, que a lo mejor en esa época se empezaba a separar el manual de operaciones del de instrucción. Que en el manual de 1999 no sabe si se completó ese artículo; que luego de esa reunión le entregó todo a la gerencia de operaciones y el que continuó con la redacción fue Novo.

Luego le fue exhibido el legajo de Amigo, y se le preguntó si participó del documento de la fs. 166, señalando que es una planilla de examen de B 737, no recordando si era el inicial. Que cree que Amigo tuvo dos exámenes; en el primero falló y luego se le tomó otro, y este debe haber sido el segundo examen. Que en esa época él era jefe de línea de 737-200, y está su firma. Que la fecha del examen es de mayo de 1996.

Indicó que en el año 1995, cuando iban a venir los 757, lo nombraron jefe de un departamento que se estaba creando, que se llamo “técnica y planificación operativa”, y si bien no ejerció las funciones de la línea, su función era en ingeniería de operaciones, que dependía de la gerencia de operaciones. Que cuando se creó estaba Diehl, y el dicente no tenía a nadie abajo suyo, sólo estaba la gerencia de despacho operativo.

Le fue exhibida la fs. 140 del legajo de Carnero, que es una grilla de examen teórico del 10 de mayo, y figura como jefe de línea, y no supo decir por qué, quizás por falta de sello, pero su jefatura se acabó cuando fue a hacer el curso de B 757; que en el sello figura como jefe de línea pero no ejercía como tal, era instructor de tierra.

Que a fs. 7 figura lo mismo, en la misma fecha, y figura como Jefe de línea, pero puede ser que hasta el año 1995 haya sido Jefe de línea y luego haya pasado a la jefatura técnica y de planificación.

Manifestó que en LAPA también fue asistente de la gerencia de operaciones y de instrucción antes de irse a Suiza. Que en el caso de SAAB

Poder Judicial de la Nación

era instructor de tierra, y daba clases teóricas hasta que se fue a Suiza, en agosto de 1989. Que cuando volvió dio clases teóricas de 737 no sabe hasta qué fecha, siendo jefe de técnica y planificación operativa; que antes fue Jefe de línea de B 737. Que luego de la jefatura técnica lo llamaron para formar un comité para modificar la estructura de operaciones; luego del accidente; que lo convocó Chionetti, y trabajaron con él De Marcico y Novo. Que cree que algún dinero extra cobraba por eso , pero no sabe si estaba consignado en el recibo de sueldo.

Dijo que sabe que Chionetti fue nombrado en Operaciones luego del accidente.

Al admitir que estuvo a cargo de la jefatura de línea de 737, hecho que las defensas dijeron desconocer hasta este momento, se le indicó que precisara las fechas.

Aclaró entonces que entre su llegada a la Argentina desde Suiza, a fines de 1993, hasta que se fue a EE.UU. a hacer esos cursos, lo que debe haber sido a mediados de 1995 o mayo de 1996, le queda la duda sobre la fecha en que llegaron los nuevos aviones. Que en mayo de 1996 era jefe de línea, cuando se fue a hacer los cursos de 757. Entonces afirmó que estuvo a cargo de la Jefatura de Línea en mayo de 1996 hasta que se produce el ingreso de la flota del 757.

Sobre su relación con Piñeyro, dijo que tenía buena relación cuando estuvo en LAPA. Que luego de ello sólo se cruzaron, porque viven cerca.

Al ser preguntado respecto a si alguna vez hablaron del fiscal Rívolo con Piñeyro, dijo que no específicamente de él, pero lo que pasa es que para el testigo este juicio es un juicio a la actividad aeronáutica en general, y por eso resulta muy difícil no opinar y que eso se filtre en otros lugares; que lo que siempre quiso es que se mejore el sistema. Que a poco tiempo del accidente puede ser que haya hablado con Piñeyro de estos temas.

Acerca de las personas que están imputadas, dijo que él no puede opinar sobre responsabilidades, que su opinión es muy genérica, y sería imprudente de su parte; que sí puede tener una opinión sistémica, para mejorar el sistema. Expresó, sin querer ofender a nadie, que es un juicio a la cultura aeronáutica del país, no un juicio específicamente a determinadas personas.

Agregó que LAPA hizo todos los cursos habidos y por haber porque estaba bajo la lupa, señalando que cuando Weigel asciende a 737, él no tenía ingerencia de la línea.

Indicó que no recuerda al fiscal Rívolo ni haberse reunido con él en un estudio jurídico, pero sí con el Dr. Alitis, y allí no estaba Piñeyro.

Le fue exhibido el legajo de Véliz, y dijo que en la fs. 78 hay un formulario de simulador semestral, donde está su firma como jefe de línea, y también en la fs. 90, que es un documento de agosto de 1994..

También le fue exhibido su legajo personal, y dijo que la fs. 65 es una circular de operaciones de fecha 9/9/93 donde se lo nombró jefe de línea. Dijo que como tal estuvo hasta que se fue a hacer el curso del avión 757, pero no sabe decir la fecha justa. Que en ese momento el gerente de operaciones de 737 era De Víctor, e Instrucción estaba a cargo de García. Que ya estaban los aviones 737-700, y este organigrama se mantiene hasta que le encargan la generación de ese cargo llamado “técnica y operativa”. Que en 1996 estuvo De Víctor en operaciones y en ese año fue reemplazado por Diehl; que el declarante siguió trabajando en la jefatura de ingeniería hasta 1999, fecha en que renunció y fue reemplazado por un ingeniero.

Refirió que las programaciones inicialmente las hacía el jefe de la línea, la revisaba y luego publicaba; y después se tomó una persona específica para la programación, a la que se le asignaron empleados, de la que no recuerda el nombre. Luego recordó que esa persona trabajó en la línea donde él prestó servicios, en SW, y es el Sr. Leyes.

Manifestó que cuando Weigel hizo el inicial, en febrero o marzo de 1996, el gerente de instrucción era García y el de operaciones cree que De Víctor

Poder Judicial de la Nación

Agregó que ocupó el cargo de jefe Técnico y de planificación operativa desde que volvió de los cursos hasta principios de 1999, y hacía todos los cálculos de pesos del avión y la planificación de los vuelos. Que también participó en la confección casi total del manual.

Le fue exhibido nuevamente su legajo personal, y dijo que la fs. 66 es un curso de refreso del 757 del año 1998. Que allí dijo que su opinión era que los copilotos hicieran el recurrent semestral.

Que a fs. 2 hizo un informe por la falta de un botiquín durante un vuelo, un breafing especial, haciendo mención especial sobre la incorporación de las auxiliares al CRM. Al ser preguntado acerca de si la ausencia de un botiquín determina que el avión sea “no go”, dijo que está reglamentado específicamente en la MEL. Que hay algunos botiquines que pueden faltar, cuando las empresas llevan de más. Que si el avión es go o no go, depende de la cantidad de botiquines que lleve. Que en el vuelo de ese informe él era el comandante y se lo comunicó Helmreich, que era el otro comandante, ya que era un vuelo a Atlanta que lleva dos.

Señaló que los ítems no go, hacen a la seguridad de vuelo, y un botiquín hace a la seguridad de vuelo.

237) Ricardo FALAVIGNA

Refirió que ahora trabaja en LAN, y vuela Airbus 320 como capitán. Que ingresó en LAPA en mayo de 1997; en junio hizo el curso de B 737-200, en julio el simulador y en agosto empezó a volar en línea; en julio de 1998 pasó a B 737-700, donde estuvo hasta el 2002; y desde el 2003 hasta el 2006 volvió al 737-200; en octubre de 2006 como copiloto y luego en el 2007 hizo el curso de capitán.

Manifestó que no compartió vuelos con Weigel; que lo conoció de operaciones, que era muy abierto, pero no tuvo mucho diálogo.

Dijo que comparando la instrucción recibida en LAPA respecto a la de Fuerza Aérea, le pareció muy buena la de LAPA porque eran más

turnos de simulador. Que comparado con LAN es prácticamente lo mismo; que como él había volado 737-200, cuando llegó a LAN le dieron 4 o 5 turnos de simulador más la inspección, y lo similar también era en emergencias. Que la diferencia en emergencias es que en Chile les toma examen la autoridad aeronáutica pero acá no. Por otro lado, los turnos de simulador de LAN se hacían en Santiago de Chile y una vez en Denver.

Respecto al aborto de despegue, señaló que está definido por la velocidad si se aborta por cualquier causa o no. Que en LAPA, si no se equivoca, tuvo dos abortos por alarma de configuración; cree que una vez con Lipka, que tenían el estabilizador fuera del arco verde, y se redujo empuje; y otra vez por parking brake puesto. Que en los dos casos el avión no se llegó a mover. Que frente a alarma de configuración la acción es abortar, agregando que lo mismo le pasó en Chile con Marcelo Moroni por el estabilizador.

Refirió que en LAPA se respetaba la cabina estéril porque se daban cursos de CRM donde se daban accidentes de ese tipo; y que apenas hicieron el curso del 737-700 se puso mucho énfasis en respetar lo que decían los manuales, y mantenerla hasta los 10000 pies.

En cuanto a su interpretación de lo que escuchó del CVR del avión siniestrado, dijo que en los aviones hay varias barreras, la lista es la primera, y la segunda, y la tercera barrera es la alarma de configuración. Que ese día era un día lindo y la situación era que se podía evitar; lo raro es entender el comportamiento de la tripulación en ese momento, parece para psicólogo, y no se entiende por qué no actuaron. Que estaban capacitados para superar ese hecho, puesto que lo practicaban en simulador.

Señaló que la más difícil de pasar es la entrevista personal y con psicólogo para pasar de copiloto a capitán, y que LAN rechazó muchos pilotos por lo psicológico.

Indicó que en su experiencia en LAPA, la jefa de cabina entraba, daba el OK y listo, pero no se daban conversaciones tan largas y amenas como las del vuelo accidentado, por lo que calcula que esto respondió a la personalidad del capitán en ese momento.

Refirió que el olvido de la lista de chequeo es una omisión grave; que la lista primero se hace de memoria, y luego se lee. Que el tema del estabilizador (que es de configuración) no está en la lista, y seguro que estaban charlando y se habrá olvidado.

Agregó que con el 737-300 le pasó dos veces que sonara la alarma de terreno y se desatendió la alarma porque se veía la pista, y esto puede ser por la base de datos del sistema de cartografía.

238) Eduardo Enrique TERZANO

Manifestó que desde 2005 es comandante de A320 en LAN. Que en LAPA trabajó desde septiembre de 1996, entró como copiloto de B 737-200, y ese mismo año fue liberado a la línea. Que voló con Weigel tres o cuatro veces en marzo de 1999; que como persona era muy cortés y amable, era muy agradable, y en lo profesional era un comandante más de la línea, que no tuvo nada que le advirtiera; hacía muy poco que había sido liberado y se ajustaba a los procedimientos Standard. Que era de carácter extrovertido, y su relación con los demás integrantes de la tripulación era muy afable y de buen humor.

Agregó que su experiencia en LAPA le dio las bases para seguir en actividad.

En cuanto a la alarma de configuración, dijo que podía ocurrir que sonara porque estaba asociada a cuatro cosas, y sonaba frecuentemente por speed brake.

Se le leyó la fs. 7557 en donde dijo que en un vuelo a Jujuy con Baigorri, en que no habían bajado el flaps, cuando llegaron a cabecera aplicaron potencia y sonó la alarma, golpearon el speed brake y siguió sonando y se dieron cuenta que eran los flaps; que se había dado interrupción de la lista por un llamado de torre o despachante con cierre de vuelo. Que la lista que se interrumpe se arranca desde el comienzo. Que no era demasiado

frecuente que se corte la lista y que no se lea todo cuando se interrumpió, pero no recuerda lo que pasó en ese momento.

239) Marcelo Carlos MORONI

Refirió que estuvo en LAPA desde 1996 hasta 2002; fue copiloto de B 737-200 hasta diciembre de 1997 y desde esa fecha pasó a comandante de B 737-200, empezando en enero o febrero de 1998 a volar como comandante de ese avión, hasta que se fue de la empresa en esa posición, y a mediados del año 1999 fue nombrado instructor. Que ingresó en LAN en 2003, donde voló B 737-200 y pasó a LAN Argentina para instruir a los pilotos acá.

Acerca de cuánto tiempo pasó desde que empezó el curso de B 737-200 hasta que fue comandante, dijo que le comunicaron la aceptación de la opción y desde noviembre a diciembre de 1997 fue evaluado por instructores, y a fines de diciembre hizo simulador en Denver y al regreso hizo la instrucción aérea hasta febrero de 1998, en que fue liberado a línea como comandante.

Refirió que a Weigel no lo tuvo como copiloto, sino que sólo como compañero en simulador, y fue satisfactorio el resultado, era una persona normal.

Que a Etcheverry lo conocía, voló en dos o tres oportunidades con él, supone que en 1999, y tampoco hubo nada en particular, ni personal ni profesionalmente.

Dijo que comparando el sistema de instrucción de LAPA y de LAN, por su experiencia incluso fuera del país, vio muy pocas diferencias y más bien formales y no de fondo.

Indicó que no tuvo fallas no go, sino de categoría dos, diferibles o solucionables. Que en dos o tres oportunidades tuvo alarma de configuración al momento de despegue por mala posición de speed brake y reyectó en los dos casos, aclarando que en uno de ellos ni había acelerado.

Manifestó que cuando entró a LAPA tuvo una entrevista personal, realizó un curso, luego ground school (que fue el último filtro),

Poder Judicial de la Nación

después instrucción en simulador en Denver, exámenes de FAA, instrucción aérea en Argentina, examen de FAA y luego empezó a volar con instructores - como mínimo 90 horas de vuelo- hasta su habilitación final. Que en cada fase de instrucción, cada 6 meses hacía instrucción de simulador.

Que se lo convocó para instructor en una entrevista; primero fue tutor para volar en ruta por tres meses y luego se lo designó instructor de la flota y simulador; que se reunían determinados días por pedido de la jefatura de flota por temas concernientes a la instrucción de los alumnos y se los consultaba por posibles candidatos a ascensos.

Que en la empresa había publicaciones de PREVAC y de la gerencia, informativas, y se emitían cuando había algún suceso o modificación y merecía la importancia de ser comunicado como boletín de seguridad.

Se le exhibió la planilla de simulador del 2do semestre de 1998 (del 6/12/98 y 7/12/98), en la que Sánchez era el instructor y el declarante era el PNF, y dijo que es el simulador que mencionó que compartió con Weigel. Le fue preguntado si había datos en la planilla que pudiesen hacer sospechar el tipo de conducta reflejada en el CVR del accidente, y señaló que no de lo que recuerda y de lo que surge de la planilla. Que cree que la habilitación de capitán de Weigel dependía de ese simulador.

Expresó que Weigel no podía desconocer la alarma de configuración; que no conoce pilotos que no la conozcan porque es algo básico.

En cuanto a si tiene explicación de lo que pudo haber sucedido en el accidente, dijo que no; que en ese minuto o desconocieron la alarma o no sabían qué estaba pasando.

Manifestó que en las planillas lo que califica es la calificación final y no las observaciones, que son para mejorar aspectos mínimos.

Al serle preguntado acerca de que los pilotos no hubieran actuado si conocían técnicamente la alarma, dijo que él quiso decir que cree que ninguno de los dos pilotos estaban presentes en la cabina intelectualmente

(en la carrera de despegue), por eso no intervinieron. Acerca de cuál puede ser la razón para no estar presentes intelectualmente, dijo que en ese minuto había situaciones que estaban influyendo para que no tomaran la medida correcta, pero no sabe qué situaciones serían.

Por otro lado, refirió que conoce casos de pilotos que reprobaron, y ninguno en que los instructores dijeran que la persona no estaba apta y el gerente de operaciones le asignara la función.

Agregó que fue compañero de Weigel en el curso de ingreso en el ground school que hizo en la ETAP durante todo un mes, y varias personas de la empresa también estaban haciendo el curso.

Dijo que fue instructor de emergencias a los seis meses de su ingreso, cuando era primer oficial, y lo dio por un año aproximadamente; que dio cursos iniciales y de recurrent.

Por otro lado, dijo que él escribió el manual de emergencias, y no intervino PREVAC en eso.

Volviendo al tema del simulador con Weigel de diciembre de 1998, efectuado en Varig en Río de Janeiro, se le preguntó cómo estaba el nombrado ese día o si notó un nerviosismo especial, y dijo que no, nada que le llamara la atención, y que se comentó -finalizado el simulador- que de éste dependía su confirmación como comandante. Que no estaba el jefe de línea. Señaló que Weigel y Sánchez tenían solamente relación profesional; que Sánchez era un profesional muy exigente.

240) Miguel Angel NIEVAS

Refirió que actualmente es comandante de MD 80 en Austral Líneas Aéreas. Que ingresó a LAPA en mayo de 1996 hasta que finalizó la empresa; después estuvo en LAFSA, en SW y luego ingresó a Austral en el 2005. Que en LAPA entró para copiloto de B 737-200, y luego hizo el ascenso a comandante de ese avión en el año 1998; que en mayo comenzó como comandante en simulador y salió liberado. Que también fue comandante de B 737-700 en enero de 2000, y cuando los desafectaron pasó a copiloto de B 737-200.

Poder Judicial de la Nación

Manifestó que no fue instructor, y daba clases teóricas. Que nunca voló con Weigel, a quien conocía de los pasillos pero no tenía relación con él. Que con Etcheverry tuvo uno o dos vuelos, sin particularidades, posta a Córdoba y luego a Comodoro Rivadavia.

Agregó que voló en la Marina desde 1983 hasta 1990 en que se fue de baja, y no tuvo actividad aeronáutica hasta que ingresó a LAPA.

Señaló que dio clases de procedimientos, sistemas y performance porque se lo ofrecieron y porque tiene vocación por la docencia; que había dado instrucción en la Escuela Naval.

241) Guillermo Ramón MADARIAGA

Manifestó que ahora vuela en una empresa privada. Que voló el B 737-200 en 1999; y en 2002 voló en American Falcon.

Dijo que ingresó en LAPA diez meses antes del accidente, y cree que voló en una oportunidad con Weigel, en un vuelo a Neuquén ida y vuelta, que fue normal y no tuvo ninguna particularidad.

Recordó un avión con APU fuera de servicio (no go por la MEL), en el cual el comandante era Ferrante, quien tomó la decisión de no volarlo por confort de los pasajeros, y no hubo presión de LAPA para salir con ese avión.

242) Paula Alejandra ZALAZAR

Dijo que trabajó en LAPA desde el año 1994 hasta el 2004 en que cerró; que primero lo hizo como auxiliar, y luego, a los dos años de entrar, a fines de 1996, fue comisario de abordó.

Refirió que a Weigel lo conocía como compañero de trabajo; voló varias veces con él, no era amiga, sino que sólo eran compañeros de trabajo. En cuanto a su personalidad, dijo que era un comandante más, que demostraba ser responsable, y en los vuelos que hizo con él considera que

todo funcionó bien como equipo y bajo las normas que la empresa establecía en ese momento.

Que luego de estar en LAPA, estuvo dos años en Federales y en SW, hasta que sucedió el tema de las valijas.

En cuanto a si se instruía en los cursos acerca de la cabina estéril, señaló que sí, y que después del accidente se exigió al extremo; y lo mismo sucedió en otras empresas, en que se modificaron procedimientos.

Agregó que por lo que recuerda, con Weigel se cumplía el mantenimiento de cabina estéril, y que ella personalmente lo cumplía siempre.

243) Candela RODRIGUEZ ROSSI

Manifestó que fue trabajó en LAPA desde 1996 hasta 2002, primero como auxiliar de abordaje y luego como comisario, desde 1999. Que luego trabajó en LAN hasta hace 2 años y ahora es secretaria en una petrolera.

Señaló que a Weigel lo conocía y tenía buena relación, si bien no era su amiga. Que voló con él no recuerda cuántas veces, y no tiene nada para destacar de esos vuelos. Que como piloto no puede decir nada, y era amigable y era agradable volar con él.

En cuanto a los cursos recibidos en LAPA, dijo que fueron útiles y suficientes, que eran en tiempo y forma, y se hacían cuando correspondía. Que también estaba conforme con la seguridad de LAPA, y no tiene nada que decir al respecto.

Al serle leída su declaración anterior, cuando mencionó que era amiga de Weigel, se le volvió a preguntar y señaló que puede ser que haya dicho eso, ya que en ese momento se hacían muchas fiestas en boliches y tenía buena relación con él; que cuando se juntaban charlaban, y quizás en ese momento lo podía llamar amistad, pero no lo considera hoy en día.

Respecto al comportamiento de él en sus vuelos, dijo que era muy carismático y hacía muchos chistes, que a ella no le incomodaban. Que nunca lo vio de depresivo, eufórico o psicotímico,

244) Romina Marcela BONO

Dijo que trabajó en LAPA entre 1997 y 1998, que no llegó a estar un año y se fue a otra empresa; que renunció un par de meses antes del accidente, y se acuerda de Weigel y de Etcheverry pero no voló con ellos.

Señaló que cuando ingresó hizo un curso de capacitación de un mes, que era bastante bueno y le sirvió la experiencia que tenía para después.

Recordó que tuvieron inconvenientes con pájaros en un vuelo a Catamarca, y se fueron en otro avión, pero no tuvo contacto con los mecánicos en ese lugar.

245) Gustavo Daniel DE VICTOR

Señaló que actualmente vuela en LAN.

Manifestó que ingresó a LAPA en octubre o noviembre de 1991 ó 1993, para volar como capitán de SAAB 340; que pasó a capitán de B 737-200 luego de un año y medio o dos años, en que voló en instrucción las 100 horas reglamentarias que se pedían, a la izquierda, aproximadamente durante tres meses.

Dijo que luego de LAPA voló en LAFSA, SW y LAN Argentina, donde desde el 8/6/2005 es comandante de A 320, habiendo volado también B 737-200 en esa empresa.

Comparando la instrucción en LAN y LAPA, dijo que no hay diferencias; que en LAN las cosas son más ordenadas porque tiene más trayectoria de la que tenía LAPA; que en LAPA iban aprendiendo mientras crecía la empresa, pero no faltó profesionalismo en lo que aprendió y tuvo herramientas para volar tranquilo y sin problemas.

Que era amigo de Weigel, y voló bastantes veces con él, en SAAB y en B 737-200; que su comportamiento profesional en los vuelos era bueno, se hacía todo lo establecido y nada fuera de la regla, por eso le llamó la atención lo del accidente. Que Weigel era muy buena persona, no tenía nada extraño; que no era tímido ni retraído.

En cuanto al grupo de amigos que tenía en la empresa, dijo que lo formaban Lipka, Fabián Pérez, Weigel y él, que vivían cerca y se juntaban.

Reiteró que en el tiempo que voló con él, siendo Weigel su copiloto, lo hacía con todo profesionalismo, que no vio falencias con el vuelo, y era metódico con su trabajo.

Indicó que en el momento especial del accidente, Weigel estaba con su separación, pero no hablaban del tema; que había terminado con el papelerío de la separación, pero esto no se hablaba cuando estaban juntos y menos en una cabina.

Dijo que no sabía si Weigel tenía relación más cercana o personal con los jefes o gerentes de la empresa, que no era amigo íntimo de él, y desde que fue nombrado capitán, no volaron más juntos. Agregó que se juntó con él aproximadamente veinte días antes del accidente (en el cumpleaños de Lipka), y no supo que tuviera relación con alguien; que en la última época no tenía pareja o novia. Que se juntaban los jueves a hablar, de nada importante, pero no se habló de una relación, y fue la época más tranquila de él.

Manifestó que escuchó el CVR del accidente completo; señalando que Weigel era una persona que hablaba mucho, y tal vez el haber hablado tanto en esa cabina motivó que no hiciera la lista.

Al serle preguntado si en sus cabinas con Weigel, éste tuvo actitudes parecidas a esa, dijo que en la cabina hay muchos diálogos, y que en LAPA se cumplía la cabina estéril lo mismo que en LAN, y siendo él capitán lo hacía cumplir, siempre por una cuestión de seguridad.

Respecto a si era normal pasar de comandante de SAAB a comandante de B 737-200, señaló que por lo general cuando uno era comandante ya tenía el cargo y no volvía a ser copiloto de avión. Que el curso de B 737-200 era más estricto porque el avión es más grande y en el simulador se daba el curso un poco más duro que para el de copiloto y se aprobaba o no. Que cree que todos los comandantes de SAAB pasaron a ser comandantes de B 737-200, pero no recuerda cómo fue el caso de Weigel, pero sabe que rindió a capitán de SAAB y luego pasó a capitán de B 737, desconociendo si tuvo

Poder Judicial de la Nación

inconvenientes en su curso. Que hablaban de los vuelos, pero no se contaba si a uno le iba bien o mal en el simulador.

Se le preguntó si sabía si Weigel había tenido un incidente con Piñeyro o discrepancia por unos horizontes con un SAAB 340, y dijo que se había enterado por la película del último de los nombrados. Indicó que el SAAB tiene tres horizontes, son 2 principales y uno stand by, que sirve para una falla eléctrica o falla de ADI, y es la única solución para seguir volando recto y nivelado y para eso se usa. Que si alguno de los horizontes no funciona, el de resguardo es el stand by, que es el que tiene que funcionar, y con un horizonte que no sea stand by se puede volar en condiciones de vuelo visuales.

Aclaró que en ese caso no se puede hacer el vuelo si es en crepúsculo y llegando en nocturno; que habría que consultar en la MEL o con mantenimiento si al darse esta condición el avión estaría no go. Que es distinto si sale a volar nocturno que cuando sale a volar y ve el aeropuerto de destino. Que en condiciones instrumentales hay que tener los 3 horizontes.

Acerca de sus vacaciones, dijo que no tuvo deuda, que quizás se le atrasaron diez días pero no más. Que nunca en su vida voló vencido en sus tiempos de servicio..

Agregó que no tenía relación con Chionetti, que podían hablar con él porque se podía hablar con él, y tenían buena relación con él, porque escuchaba lo que necesitaban, pero no era relación de confianza con el círculo de sus amigos. Que tampoco estuvo presente en el cumpleaños de Lipka.

Respecto a Julie Deutsch, dijo que la conoce y es la hija de Andrés Deutsch. Que la vio una sola vez en una reunión, cree que en la casa de Lipka (Weigel no estaba ahí) pero no estuvo hablando con ella, y que tal vez se la cruzó en Aeroparque alguna vez. Que no sabe si Weigel la conocía, pero Lipka sí y se llevaban muy bien, no sabiendo que tipo de relación tenían.

Señaló que no conocía a la mujer de Weigel, que sólo conoció a uno de sus hijos cuando acudió a un cumpleaños del compareciente.

Reiteró que cuando Weigel volaba con él, las listas se cumplían como lo imponía la compañía; que cree que Weigel conocía los motivos por los cuales hay que seguir las listas, ya que es lo primero que se le explica a cada piloto, y lo saben desde que empiezan a volar. Que Weigel era metódico, pero según el CVR del avión siniestrado, falta aplicar la before take off check list.

Al serle leída su declaración obrante a fs. 9056 vta., en la que dijo que Weigel no estaba conciente de lo que podía pasar si no aplicaba las listas, señaló que quiso decir que seguramente él no sabía las consecuencias de no hacer la lista que faltó hacer; que seguro tenía claro que un avión sin flaps no despega, y no fue conciente de lo que sabía que iba a pasar.

Manifestó que no tiene conocimiento de un despido masivo en LAPA, ni un llamamiento de cantidad de pilotos.

Se le exhibieron del legajo las fs. 8, 9 y 10, que es una nota de la Dirección de transporte aerocomercial, de afectación a pilotos a servicio, en que se lo habilita como comandante de B 737. Que era copiloto de B 737 el 4/9/95, y comandante de B737 figura, pero no es su licencia del 30/5/96. Que el 1/6/96 está la nota de LAPA que dice que es comandante y la firma su padre. Señaló que operó todo ese tiempo como copiloto de B 737-200, hizo el curso de capitanes y voló ese tiempo con instructores.

Dijo que conoció a Piñeyro, y voló en la misma empresa. Que no sabe por qué se desvinculó de LAPA, ni si trató de ingresar nuevamente.

Al serle preguntado si lo de copiloto fue o no, dijo que se solicitaba que hasta que el instructor no los dejara volar solos, no los afectaba como comandante. Que él volaba sentado a la izquierda pero no era comandante, y cumpliendo la función de copiloto nunca voló B 737.

Indicó que Mignona fue su instructor de B 737-200, que cree que hizo con él el curso de capitán. Que no recuerda la función que cumplía Rubino, y que cree que García era gerente de instrucción.

246) *María Valeria BERDINI*

Dijo que trabajó 5 años en LAPA, desde 1997 hasta 2002; que fue auxiliar y comisario de abordaje, desde principios del 2000.

Manifestó que los cursos que hizo en LAPA –el inicial y el recurrent– fueron útiles y suficientes para la tarea que desempeñaba.

Señaló que a Tantos la conocía, entraron en el mismo grupo, pero no coincidió con ella.

247) Marcela Claudia PALACIO

Refirió que ahora vuela para LAN. Que ingresó en LAPA en noviembre de 1994 y estuvo hasta el final de la empresa; luego pasó a LAFSA, SW y después ingresó a LAN, donde es jefa de servicio de abordaje. Que en LAPA se inició como tripulante de cabina, siendo auxiliar hasta septiembre de 1995, y en esa fecha la ascendieron a comisario de SAAB, lo que ejerció hasta mediados de 1996, siendo ascendida a comisario de B 737-200 y siguió su carrera en la empresa. Que en 1999 volaba B 757 y 767 como comisario y volaba los 4 aviones.

Señaló que a Weigel lo conoció; que volaba SAAB 340 como comandante cuando la ascendieron a ese avión, y cuando pasó a 737 en 1996 cree que el también pasó al mismo. Que en los períodos de SAAB hicieron dos o tres vuelos juntos y en B 737 –donde él era copiloto– también, lo que debe haber sido a principios de 1999 (marzo).

Respecto a la personalidad del nombrado como comandante, señaló que no tiene mucho para decir; pero en realidad si había inconvenientes era flexible para escuchar. Que no le pareció demasiado distinto a otro comandante, pero no tuvo muchos vuelos con él. Que tuvo una posta con Weigel, y en los tiempos de espera tal vez charlaban entre vuelo y vuelo, aclarando que en SAAB volaba un solo tripulante de cabina. Que le llamó la atención las conversaciones en el CVR del avión siniestrado, ya que siempre está el tema de la cabina cerrada por procedimientos, y eso se

preservaba en LAPA; que había volado con Tantos y da fe que se respetaba porque ella tenía la responsabilidad de que se hiciera respetar la cabina estéril.

Manifestó que los más amigos de Weigel eran Lipka y Fabián Pérez; y con Gustavo De Víctor se conocían porque estaban en la empresa antes que ella.

Indicó que antes de estar en LAPA ella voló para Austral (desde fines de 1991 hasta 1993). Que comparando la instrucción de Austral, LAPA y LAN, LAPA cumplía con la seguridad; que la instrucción de LAPA se fue relacionando con el crecimiento que se iba dando; que no puede decir si era mejor o peor, eran distintas. Que la instrucción de LAPA era buena, y mejor a medida que pasaban los años, acorde a la necesidad de la industria aérea. Que recibió instrucción de emergencia en LAPA y era evacuación completa.

En cuanto a que hubiera gente que volara en los baños, dijo que le llegó el comentario y no lo puede creer; que nunca vio una cosa así, y son situaciones que trascienden, y no pudo haber quedado en secreto para la tripulación. Que se hubieran enterado si pasó algo así, ya que siempre LAPA tuvo cultura de seguridad muy buena. Quizás en Austral la cultura era distinta por la experiencia. Que no conoció denuncias de vuelos de tripulantes del gremio. Que sí escuchó del vuelo sin chalecos a Punta Cana, pero fue un trascendido.

Respecto a los instructores en LAPA de emergencias, dijo que el primer curso se lo dio Piñeyro a fines de 1994; que a los 6 meses la ascendieron a comisario de SAAB y el curso se lo dio Gerardo González Ramos; que eran cursos completos, teóricos y prácticos.

Refirió que escuchó quejas de las compañeras por el trato de Weigel por su personalidad, pero ella nunca tuvo inconvenientes con él.

Señaló que después del accidente, en las reválidas de CRM no se enfatizó lo de cabina estéril porque ya todos lo sabían y ningún tripulante puede dudar de qué se trata.

248) Gerardo MOHS

Poder Judicial de la Nación

Pasajero del avión siniestrado, refirió que embarcó el vuelo normalmente; que cuando carreteó el avión, se desactivó; que la desaceleración fue lo primero que notó raro, y el avión cae sobre la pista; que hubo ruidos y golpes, y se vieron algunas llamaradas cuando el avión estaba detenido. Que él estaba en la primera fila sobre el lado del pasillo (fila izquierda de los asientos), y no prestó atención a nada de la cabina.

Dijo que él no podía salir de la butaca; que no había mayor peligro pero había algunas llamaradas; que cayó de la butaca sobre el césped y escuchó la explosión, y fue socorrido; que no pudo ver o especificar de dónde venía el fuego.

Señaló que al lado suyo había dos personas más; que la de al lado suyo era Benjamín Buteler, a quien conoció en el hospital, y la que estaba en la ventanilla falleció.

Manifestó que vio la parte delantera del avión completamente destruída; que él estaba como colgando del asiento, vio césped, y vio un daño muy grande al avión porque la trompa estaba destruída; que una persona que se acercó –que no viajaba en el avión- le sacó el cinturón. Que estando el avión detenido comenzaron algunas llamaradas, y cuando vio el fuego se desesperó y trató de salir de la butaca.

En cuanto a sus secuelas, dijo que estuvo internado 3 meses, con fractura de costillas, de ambas piernas, en el acetábulo, y golpes varios en todos lados.

249) Rodolfo Alejandro PEDOTTI

Refirió que salió de la actividad aeronáutica y ahora trabaja embarcado en marina y pesca. Que trabajó en LAPA un año como copiloto (ingresó unos días después del accidente). Que hizo un curso normal -como cualquier ingreso- desde abril y luego esperó para trabajar cuando se hizo lugar. Que su habilitación fue anterior al accidente pero hizo vuelos de instrucción hasta que quedó liberado a la línea.

250) Gabriel Alejandro REY PARDO

Refirió que ahora trabaja en LAN Argentina. Que ingresó en LAPA en 1997; voló B 737-200 y cuando llegaron los 700 pasó como capitán de ese avión; que todo esto fue luego del accidente, y después pasó al 200 nuevamente, siempre como comandante. Indicó que desde su ingreso hasta el momento del accidente, fue comandante de B 737-200.

Señaló que a Weigel lo conoció muy poco; recordó que una vez lo llevó al declarante como pasajero a Córdoba por temas personales, y nada le llamó la atención del viaje, pero no voló nunca con él.

Dijo que luego de estar en LAPA voló en SW ocho meses y después en LAN Chile, y hace un año vino a LAN Argentina, y siempre como comandante.

En cuanto a los sistemas de instrucción en LAPA y en LAN, dijo que en lo le tocó vivir cree que en LAPA era correcta y no hubo grandes diferencias con lo que le tocó en LAN; que no notó deficiencias de instrucción en ningún momento.

Acerca de cuánto tiempo le demandó su primera habilitación, dijo que él ya volaba ese avión en Dinar, pero le dieron el curso teórico completo; que luego de la habilitación voló casi un mes para ajustarse a los estándares de la empresa en las rutas que volaba.

Respecto a su experiencia anterior a LAPA, refirió que se inició volando por deporte; que en 1983 voló una carguera, luego en una empresa de la Patagonia y después en Dinar, donde voló dos años el B 737-200, y tiene poco más de 17.000 horas de vuelo.

Señaló que desde 1997 hasta agosto de 1999, estima que voló 600/650 horas al año, por lo que calcula que tuvo más de 1.500 horas, ó 1.200 probablemente, y no recuerda haber tenido alarmas de configuración, sí alarmas de fuego e hizo los procedimientos estándares.

Sobre el concepto que tiene de la maniobra que debe tomarse ante la alarma de configuración, dijo que es sencillo, con lo cual se aborta antes de iniciar el despegue. Que es una de las maniobras que se practica

ocasionalmente en recurrent, no es mandatario practicarla en todos los recurrent.

Respecto a su idea de lo que pasó en el accidente, dijo que no escuchó la grabación de cabina completa, sólo lo de los medios y lo que se comentaba en la línea. Dijo que no entendieron que la alarma sonaba insistentemente y les costaba creer que no se hubiera abortado el despegue. Que no saber qué pudo haber pasado; que es algo personal lo que pasó por la cabeza de sus dos colegas y ni ellos lo podrían contestar; que no tiene sentido no abortar el despegue ya que iban directo a un desastre. Que por algún motivo no interpretaron que era una alarma de configuración, y no sabe por qué no la interpretaron.

Por no recordar un incidente que tuvo, se le leyó su declaración a fs. 7624 vta., en la que dijo la alarma le sonó una vez y cortó aceleradores y volvió a plataforma, y era porque había un problema con algún switch, y dijo que no se acordaba que hubiera sido en LAPA.

Del mismo modo, se le leyó la fs. 7624 vta., donde dijo que abortó por indicación errónea de velocímetro, y manifestó que puede ser que haya sido en Dinar o en LAPA, le cuesta ubicar en qué empresa. Que parece significativo que esté escrito en papel, pero es algo diario tener fallas. Que no recuerda haber hecho informe por esto; entrega el avión a mantenimiento, y no tiene que hacer un informe adicional de algo que esté muy claro. Señaló que ahora tienen cuatro RTV, no recordando cuántos tenía en LAPA, pero es una tarea que casi siempre la hace el copiloto.

Agregó que gente que no era del medio decía que se volaba con alarmas, pero a él jamás le pasó ni estaba acostumbrado a volar con alarmas recurrentes.

251) Gustavo Javier TORIBIO

Señaló que ahora es piloto de LAN Argentina, y que fue compañero de vuelo de Borsani hace un par de años pero no tiene relación con

él. Refirió que ingresó en LAPA en junio de 1999, e hizo cursos un par de meses antes. Que él venía de la Fuerza Aérea, de donde es oficial retirado. Que en LAPA fue primer oficial de B 737-200, y estuvo hasta el 2002; fue desafectado de la empresa y estuvo un tiempo afuera de la actividad, y en 2004 entró a American Falcon; luego fue desafectado y entró en 2005 a LAN Argentina como primer oficial y actualmente es comandante.

Dijo que en LAPA voló una vez con Weigel (ida y vuelta), cuando el declarante tenía poca experiencia en línea aérea ya que hacía días que había entrado; que con Weigel el vuelo fue normal, muy tranquilo, y en cuanto a la relación con él dijo que venía muy estructurado por la Fuerza Aérea y se trataban de “usted”; que le costaba mucho la soltura y luego de un tiempo lo pudo lograr. Agregó que Weigel fue muy abierto, siempre de humor, y se sintió muy cómodo. Que él tenía poca experiencia en ese momento como para ver algo incorrecto. Que seguramente era lo normal que uno de los tramos lo hiciera el copiloto, y él ya estaba habilitado para hacerlo. Que es lo normal en todas las empresas, pero no sabe si está escrito. Que no recuerda nada raro en la cabina estéril. Que más que nada la forma de ser de Weigel, que era muy simple, agradable, jocosa; nada que esté afuera de lo que después se fue acostumbrando a hacer.

252) Miguel Angel Ricardo DENEGRÍ

Refirió ser empresario; que fue amigo de Deutsch y es amigo; que hace un año que no lo ve, pero tiene muchos amigos en Buenos Aires. Que no hace nada ahora con la actividad aeronáutica. Que a Boyd lo conoce por el tenis.

Que no recuerda bien, pero que puede que haya ingresado en LAPA en 1997 y estado hasta 2001; que voló el B 737-200 como copiloto durante todos esos años, y nunca fue comandante. Que antes él tenía una empresa de taxi aéreo en Aeroparque, la cerró e ingresó a LAPA; que a Deutsch ya lo conocía antes de ingresar a LAPA, que estaba en el Banco Patagonia y lo conocía porque era agente de bolsa.

Poder Judicial de la Nación

Respecto a su ingreso en LAPA, dijo que en esa época estaban reclutando pilotos; hubo una convocatoria y se presentó; que también existía la “radio pasillo” y había avisos en los diarios; presentó su CV, le dieron los manuales, hizo el curso de ingreso y se pasaba o no.

Dijo que a Weigel lo conoció, pero nunca voló con él. Que no tenía mucha química con Weigel y no pasaban del “hola”. Que no tuvo reuniones con él.

Señaló que se postuló muchas veces para comandante, que cree que estaba capacitado para serlo, pero por una cosa u otra nunca llegaba a serlo, no sabe por qué, y cuando se cansó se fue de la empresa. Que no llegó a ser comandante por ser amigo del dueño, ya que tenía las horas y los requisitos.

Que todo esto fue hace muchos años, y ahora trabaja en el campo y se dedica a su familia. Que en aquella época era comandante y no llegaba a ser comandante, no sabe por qué razón exacta; que un día en una inspección el inspector creó un problema que para el compareciente no existía pero era su palabra contra la suya, y no sabe exactamente por qué no ascendía. Que su opinión era porque para él las cosas eran doblemente difíciles por ser amigo del dueño, y un día se dio cuenta que esas eran las reglas del juego.

Acerca de quién le hacía pagar ese costo, dijo que creía que era el sistema, y que no sabe si había una persona en su contra.

Agregó que si hubiese entrado en cualquier otra línea hubiese entrado de comandante en poco tiempo, si bien entró a LAPA por los canales comunes; suponiendo que quizás los que lo tenían que ascender consideraban que no estaba apto.

253) Tomás Rodolfo MANZANARES

Señaló que empezó como controlador de tránsito aéreo, fue piloto, miembro de la OACI en Canadá, Vicepresidente de la Comisión de

Navegación y Jefe del departamento de asuntos regionales de la OACI, de la delegación en Montreal, Canadá, donde vivió 3 años y medio.

Refirió que no tuvo intervención ni actividad relacionada con el accidente de LAPA.

Indicó que las normas de OACI son reglamentos a los cuales los Estados deberán ajustarse y otros a los que deberían ajustarse; que algunas son obligatorias y otras recomendatorias; y por eso hay normas que son imperativas y otras recomendaciones a las que los estados deberían ajustarse.

Que OACI es organización de estados y las obligaciones son para los estados y ellos las deben aplicar en su ámbito de jurisdicción, que son las líneas aéreas.

Que la responsabilidad de no aplicación de una norma OACI puede ser del estado, si la norma no está en vigencia o no se aplicó –como el principio de normas es responsabilidad generalizada, el estado no es vigilante de la norma-.

Que el estado, en Argentina, casi automáticamente adopta las normas de la OACI, no hay restricciones y las empresas se ajustan, y las normas estaban todas en vigencia.

Explicó que si el estado, por una razón especial, no puede aplicar una norma de la OACI que dice que se debe aplicar en un cierto año y el estado no lo regula, la empresa lo tiene que comunicar a la OACI y OACI publica que un estado pidió una dispensa; que si fuera ese el caso, de todos modos las empresas tratan de ajustarse a la norma lo antes posible.

Que la OACI publica que no se ajusta por determinado tiempo y determinada situación; todo es público y conocido porque se aplica a todo el mundo, no sólo para un país. Que la autoridad encargada de notificar las diferencias entre una norma de la OACI y la normativa interna, al momento en cuestión era el Comando de Regiones Aéreas.

Al ser preguntado si para las empresas aerocomerciales la obligatoriedad es respecto a las normas de OACI o a la normativa interna, dijo que se aplican las normas de OACI, y los estados están comprometidos a aplicarla; y si por distintas razones técnicas o económicas se producen

Poder Judicial de la Nación

discrepancias porque el estado no pueda aplicar algo, la OACI admite eso publicándolas. Que el ROATAC o cualquier reglamentación interna debiera ajustarse en lo posible a las normas de OACI, y si hay diferencias deben ser comunicadas a OACI y publicadas. Agregó que la dependencia de FAA que dicta el ROATAC es el departamento de información aeronáutica.

Señaló que la norma internacional aplicable es la de OACI y cada país puede en un tiempo tener determinadas diferencias, y se aplica la norma nacional en el espacio aéreo argentino.

Que la función del departamento OACI de FAA (del que fue jefe) es coordinar con OACI y mantener la biblioteca OACI en Argentina actualizada, y mantener comunicación con OACI y el CRA de FAA. Que esto recaía sobre el comandante de regiones aéreas, y el departamento OACI dependía directamente del comandante de regiones aéreas y no de los directores.

Que si un estado no cumple con una norma, la OACI analiza el caso y exhorta a que se cumpla con las normas; que OACI uniformó las normas nacionales a través de un sistema de control de organismos nacionales que otorgan las licencias pero esto fue posterior al accidente. Que no recuerda casos en que OACI haya tomado medidas con un estado por el no cumplimiento de normas; agregando que por ejemplo en Africa no existen normas de seguridad de vuelo. Que no existía porque la OACI entendía que era preferible mantenerlo y presionarlo que sacarlo.

Respecto a las publicaciones OACI, dijo que son anexos al convenio que firmaron los estados; que se puede acceder libremente en la página de Internet de OACI y al final se publican las diferencias que publicaron los estados, que son muchas.

Refirió que en su época no sucedió que Argentina no publicara sus diferencias; que había una situación crítica con Aeroparque en Buenos Aires y hoy en día tampoco se ajusta a las normas y eso está publicado. Que

las líneas aéreas nacionales están enteradas de las diferencias; que el problema de no radar está perfectamente claro.

Señaló que la empresa, mientras vuele en Argentina, no está obligada a aplicar normas de la OACI, pero si vuela afuera se tiene que ajustar a la reglamentación internacional. Que son obligatorias solamente las normas de derecho interno y si salen fuera del país se tiene que ajustar al reglamento de OACI.

Refirió que en Aeroparque, el 31/8/99, había publicadas diferencias con respecto a la norma internacional, pero no las recuerda de memoria. Que está seguro de que las mayores objeciones en Aeroparque se refieren a los obstáculos como los edificios y eso es lo que no se ajustaba; que las distancias deben ser respetadas; que los cercos colapsables fueron perfecciones de OACI, ya que antes no se daban detalles. Agregó que la responsabilidad de que un aeropuerto no cumpla las normas de OACI es del estado, que permite que una norma no se ajuste.

Al ser preguntado acerca de si las dispensas no alteran el estandar de seguridad de OACI, dijo que ésta tiene un criterio amplio para la aplicación de normas; que la consideración general era no encontrar problemas. Señaló que si se extremasen las medidas de seguridad, los aviones no podrían volar nunca, por eso hay un compromiso de buen sentido y confianza en la responsabilidad y profesionalidad de quienes usen el espacio aéreo. Que los estándares de la OACI son una apreciación de los riesgos admisibles para el conjunto de las naciones que integran el organismo.

254) Enrique Eduardo AGRO

Refirió que está escribiendo su tercer libro, que es la historia de cómo llegó la primera línea aérea al país, la historia de la aeronavegación, señalando que el primero que escribió es sobre accidentes de aviación, lo terminó en 1997 y tuvo muy buena aceptación por temas de CRM; y el segundo es de carácter privado.

Manifestó que Diehl fue copiloto suyo pero hace muchos años que no lo ve. Dijo que voló en Austral en 1969, luego en Aerolíneas

Poder Judicial de la Nación

Argentinas hasta 1994, fecha en que se jubiló con 17.000 horas de vuelo, habiendo volado cabotaje, regional e internacional.

Indicó que siguió muy de cerca el accidente de LAPA; que en esa época se había recibido de psicólogo social y lo vio desde el punto de vista del CRM.

Acerca de su idea de las causas o qué fue lo que ocurrió, refirió que un accidente es una sumatoria de factores en un instante y da por resultado el accidente. Que si uno de los factores es neutralizado por alguien de la cabina el accidente no se produce. Que es un instante donde todo se combina y tiene ese resultado, y lo importante es saber por qué sucedió para que no vuelva a repetirse.

Dijo que cree que del avión de LAPA no falló nada, y esa es su conclusión, y por exclusión quedaría el factor humano. Refirió que Boeing hizo un estudio con 14 líneas aéreas con muchos aviones y la conclusión principal es que los accidentes comienzan en la cúpula de la empresa y eso se filtra y cae en el avión que está despegando, por eso los pilotos tienen que saber manejarse para resolver los errores que vienen de antaño y de alguien de arriba. Agregó que no tiene elementos para fundarlo en el caso de LAPA.

Respecto al accidente de KLM en Tenerife, investigó que hubo un factor meteorológico, y un factor político por el que fueron a la pista pequeña a la que no iban destinados, porque se había cerrado el aeropuerto de destino que era Palma por posibles explosivos, y por eso se fueron a Tenerife que era el más cercano, que tenía una sola pista y una plataforma pequeña, que se llenó de aviones en media hora; ellos no estaban familiarizados con el inglés, el comandante de KLM estaba muy apurado porque se le vencía la tripulación y tenía que volver (tenía problemas gremiales con las azafatas y comisarios); era un piloto súper experimentado que salía en las publicidades.

Siguió relatando que el piloto hizo cargar combustible inteligentemente cuando esperaban para no cargar en Palma, y cuando se retomó la actividad él salió primero, pero el viento estaba al revés. Que había

bancos de niebla, los aviones se iban trasladando para girar y salir por el viento. Que el operador de pista primero le dijo salga por la 2 y luego que gire en la pista, y autorizó que aterrice un avión de PanAm y que salga por el rodaje 3; se pasó y le dijo que salga por el 2; cuando empezaron a salir, ahí comenzó a despegar, el copiloto le dijo que no tenían autorización (era nuevito) y frenaron y ahí la pidieron; que el comandante salió sin la orden para hacerlo, puesto que le dijo qué tenían que hacer y el copiloto no se animó a corregirlo una segunda vez, y cuando empezó a correr, el tercer tripulante pregunta si el PanAm desalojó la pista y el comandante dice que sí y despegó, y cuando vieron el avión cruzado tiró los comandos hacia atrás y salió a volar casi saltando el PanAm, pero las ruedas barrieron el avión y con ese impacto perdió velocidad y cayó, y se incendiaron los dos.

En cuanto a su actividad gremial, dijo que en el año 1997 le ofrecieron participar en la comisión directiva de APLA y eso duró un año y medio; que hubo conflictos internos y renunció la dirección y la nueva dirección le ofreció ese cargo y siguió tres años más. Que luego volvió a ser reelegido por otra comisión. Que era secretario de la pasividad y luego secretario provisional, y daba apoyo a los pilotos jubilados y se preocupaba por los juicios de las viudas de los pilotos.

Refirió que tomaba contacto con empresas de líneas aéreas, y una vez fue y conoció las oficinas de LAPA; que estuvo un par de horas allí, en 1997 ó 1998.

Mencionó que Sergio Distéfano (que era de LAPA) era vicepresidente de APLA; y luego hubo un delegado de LAPA que le contó que las tripulaciones de LAPA venían muy contentas y optimistas, con clima de calidez y optimismo, y ese delegado le pidió que escribiera un comentario sobre eso para que lo pusiera como el vistazo de alguien de afuera. Fue así que hizo un escrito de 10 renglones con la sensación que provocaban las tripulaciones de toda gente joven de 22 a 50 años, que era agradable estar ahí y a la gente le encantaba lo que estaba haciendo, que es parte de la aviación.

Señaló que Enrique Piñeyro estaba en las comisiones, y que hizo un buen trabajo con el accidente de Fray Bentos.

Poder Judicial de la Nación

Respecto a relacionar el tema del accidente de KLM con la compañía, dijo que el accidente fue en marzo de 1977, cuando no existía CRM, si bien había unos intentos. Que CRM trata de ligar a los integrantes de la cabina, que tienen que trabajar en equipo y se empezó a desarrollar a mediados de 1980. Que en el caso de KLM, no se hicieron escuchar el tercer tripulante y el copiloto, que no insistieron. Que desconoce si esa tripulación tenía conocimientos de CRM. Agregó que KLM era una de las empresas más importantes, y supone que era absolutamente segura.

Manifestó que fuera de la actitud del comandante de KLM, no tiene ningún otro dato de la incidencia que tuvo el resto del organigrama de la empresa en ese accidente. Que sabe que en un avión, cuando vuela, hay posibilidad de error porque está el ser humano, es decir que es el error humano el que produce el 98% de los accidentes.

Refirió que en el año 1992 era comandante de B 707 en Aerolíneas Argentinas, y el tema relativo a vacaciones o tiempos de descanso se respetaba siempre como algo sagrado, y era responsable cada tripulante y la empresa.

Le fue exhibida la copia de una publicación “Síntesis de APLA” relativa al tema de vacaciones (Prueba n° 23), y dijo que nunca se enteró de ese cuestionamiento.

Se le exhibió luego la prueba n° 101 –libro autorizado para despegar con dedicatoria-, y refirió que es una dedicatoria que hizo pero no recuerda a la persona a quien se la dedica, que hay mucha gente que concurre y se le dedica el libro.

Volviendo al tema del accidente de Tenerife, y a la ansiedad del comandante por un requerimiento de descanso, dijo que éste quería cumplir con la ley y por 4 factores llevar la máquina, porque iba a haber un avión menos para el día siguiente, y los que ocupan cargos importantes se verifica siempre que pierden entrenamiento en manejar las decisiones porque están en otra cosa.

Dijo que entendía que no hay forma de controlar el estado de ansiedad repentina de un comandante. Acerca de si se puede evitar, señaló que tendrían que ser un poco más profundos los exámenes psicofísicos; que el psicólogo tendría que dar un paso más profundo en el examen, ya que siempre se pregunta lo mismo, y la medicina aeronáutica tendría que escalar un poquito más. Agregó que no sabe si Holanda, pero KLM tenía implementado un examen psicológico a sus pilotos.

Respecto a la desvinculación de Distéfano de APLA, dijo que hubo una crisis en la comisión y se retiraron todos, incluso el compareciente. Que Distéfano tenía que ir a Fray Bentos pero como tenía vuelos a Punta Cana, fue Piñeyro que lo hizo muy bien, y hubo una discusión entre miembros de la comisión que meses más tarde –a mediados de 1998- hizo explosión y renunció toda la comisión.

Refirió que tiene un concepto muy bueno profesionalmente de Diehl, como compañero de Aerolíneas Argentinas.

Añadió que las fallas en el accidente de KLM son muchísimas; que el comandante debe escuchar las señales de los otros, y el copiloto tiene que ser asertivo. Que el comandante desobedece conceptos elementales como esperar la orden de despegue, por lo que hubo fallas en ambos, y también en la tercera persona que estaba en cockpit. Que esto se solucionaría en el CRM, pero no sabe si estaba implementado en ese momento, y se hablaba de FFHH. En cuanto a qué cambia CRM respecto al antiguo concepto de FFHH, dijo que en el primero, la gente funciona como equipo, y en FFHH era más verticalista, había endiosamiento del comandante, y había comandantes que pedían que los copilotos no toquen nada. Que CRM viene a cambiar ese paradigma para que interactúen en la cabina.

Manifestó que leyó el texto de transcripción de la FAA del CVR de LAPA, y que es muy complejo. Que le parece que hay temas de CRM, y había un microclima especial. Que el copiloto era nuevo, tenía seis meses desde su ingreso y de todos modos él responde cuando el comandante le hace una pregunta “¿qué mierda pasa?”. Señaló que eso no puede preguntarlo el comandante, que está en todos los test, que no tendría que haberlo preguntado

Poder Judicial de la Nación

porque era mandatario abortar. Que desobedecer la alarma es falla del comandante. Que el copiloto mira a su izquierda y dice que el trim está bien como si eso fuera lo único, pero quedaban tres elementos más y no sabe por qué se limitó sólo a eso, ya que en su rodilla estaba el indicador de flaps. Que lo primero es controlar las variables.

Se le exhibió la transcripción del CVR efectuada por Gendarmería (fs. 94), para ver si podía ubicar la referencia del Trim, y dijo que aparece como el copiloto diciendo “qué mierda pasa?”, lo del trim no lo encuentra, y pareciera que vuela el copiloto y no el comandante. Que le parece que hay discrepancias con la transcripción de Gendarmería y lo que él vio antes.

Por otro lado, refiriéndose a frases de su libro, dijo que hay gente que hace trabajos en la jefatura de línea en lo que serían sus días de descanso, que no es volar pero hacen otras tareas, y son los que ponen el hombro en la empresa..

Acerca de las compañías de baja tarifa y su relación con la baja en seguridad, dijo que los bajos costos tienen que ser compensados de alguna manera y algunas empresas en Africa y Centroamérica estiran el mantenimiento o el confort al pasajero para bajar los costos, y es probable que incurra en deuda generalizada de vacaciones con sus empleados también.

255) Demetrio Eduardo FERNÁNDEZ

Dijo que es docente vinculado al instituto ETAP, que le pertenece. Señaló que en su escuela preparan pilotos en la parte teórica y a veces en simulador, lo que se incorporó últimamente.

En cuanto a su relación con LAPA a nivel docente, dijo que el primer gerente de operaciones que conoció en LAPA fue De Víctor, que fue alumno de ETAP durante muchos años; que pidieron aulas prestadas y como se hizo constante, le facilitaban las aulas y entonces LAPA le daba pasajes; que era como una cuenta corriente para que lo usaran. Que en una oportunidad

les pidieron que armen el tema de rampa y pidieron que capaciten a ese personal de acuerdo a los planes y programas de estudios oficiales y así se hizo y la gente de LAPA fue a supervisar varias veces cómo se daban los cursos; que iba Arzeno y alguna otra persona.

Mencionó que en ETAP tienen un plantel de docentes y materias oficiales, y los docentes están aprobados por FAA. Que la materia de FFHH y CRM es para los que recién empiezan y luego que van a las líneas es CRM, que es administración de recursos de cabina. Dijo que los cursos de CRM comenzaron en el año 1997; llegó una circular (cree que Nro. 37 del año 1997) diciendo que a partir del año siguiente tendrían que implementar los cursos; que ellos tenían alumnos y pidieron autorización para darlo ese mismo año y se armó el equipo que estaba integrado por Prelooker, Velasco y un médico (médico por fisiología de vuelo), un piloto con experiencia y un psicólogo (para que vea la parte psicológica).

Respecto a la investigación que llevaba a cargo la justicia con relación al accidente de LAPA, cree haber recibido 2 oficios, uno pidiendo antecedentes de ex alumnos (comandante y copiloto); donde informó que el comandante había hecho el curso en 1971 y luego entró al ejército, y que Etcheverry hizo la comercial en su escuela -3 o 4 años con anterioridad al accidente-; y recibió otro oficio pidiendo la nómina de profesores que habían intervenido en FFHH y CRM y lo contestó inmediatamente, y entre esos nombres estaban Velasco y Prelooker.

Dijo que nadie le comentó acerca de la necesidad de obtener peritos de parte para que se desempeñen en esta causa. Que está convencido de que los nombres de Velasco y Prelooker para que se desempeñen como peritos de la causa entraron como consecuencia de la actuación que tuvieron y los antecedentes que tenían.

Al serle preguntado a qué se debió que prestara declaración en la causa, recordó que fue por una recusación de Deutsch y LAPA contra esos señores que mencionó y él dijo que eran los mejores que había en el país y su conducta y actividad profesional. Dijo que si estaban en la escuela, ésta era suficientemente capacitada.

Poder Judicial de la Nación

Refirió que Deutsch dio una entrevista en la que decía que la ETAP era una escolita.

Acerca de Piñeyro, dijo que cree que no está vinculado a su escuela; que en algún momento hubo una persona Piñeyro pero no sabe si era el mismo, que no formaba parte de los docentes, y se ocupó que no estuviera en la escuela porque su cumplimiento era irregular.

Señaló que Prelooker y Velasco venían preparados de Aerolíneas Argentinas porque les interesaba el tema; no tenían antecedentes académicos porque no existía esa materia anteriormente, y posteriormente se implementó en el INMAE para instructores. Que de la gente que conocía eran los que estaban más preparados por sus antecedentes.

Reiteró que en la circular del CRA del año 1997, le avisaron que tenían que implementar para el año siguiente el CRM y armó el equipo y lo implementaron ese mismo año.

256) Analía Liliana RUOCCO

Manifestó que fue tripulante de cabina en LAPA desde febrero de 1997 hasta que cerró; que volaba B 737-200/700 y B 757; que voló con Weigel en B 737 apenas comenzó a trabajar en LAPA, cuando él era primer oficial, y nunca vio nada de él que le llamara la atención.

Refirió que recibió todos los años en LAPA instrucción de cabina estéril, y en ese período no hablaban entre ellas, esto se respetaba, y no vio ni vivió ninguna variación después del accidente.

Le fue leída su declaración del año 2000, reconociendo su firma estampada a fs. 9628/29, en la que refiriera que se cumplía con la cabina estéril desde el accidente, y dijo que no se acordaba de haber declarado eso; que lo que recuerda es que siempre se cumplieron las normas de cabina estéril y le llama poderosamente la atención que haya dicho eso. Que no se acuerda de esa pregunta y no se acuerda haber dicho eso, que le parece rarísimo; que si está firmado lo debe haber dicho pero no piensa eso, siempre se cumplieron

las normas de cabina estéril, y no sabe bajo qué contexto lo dijo o qué le habrán preguntado, y no se acuerda si leyó la declaración. Que había muchas declaraciones, y se iban cambiando datos en algo ya preimpreso. Que no leyó la declaración antes de firmarla, no le hicieron leerla, estuvo 5 minutos, y estaba embarazada.

257) *Edgardo María RAIMONDI*

Refirió que actualmente no está en actividad. Que se retiró de la FAA en 1993, voló en taxi aéreo, luego por poco tiempo en Austral, en Dinar (algo menos de dos años), e ingresó en LAPA en diciembre de 1997. Que en Dinar voló B 737-200 habilitado como piloto, y cuando entró en LAPA lo hizo con esa habilitación. Que voló B 737-200 como comandante hasta abril de 2001; con posterioridad voló en American Falcon y dejó de volar en 2003 definitivamente.

Manifestó que con Weigel efectuó no más de dos vuelos, o un vuelo con pernocte y regreso. Que no lo conocía, sólo superficialmente de encontrarse en alguna dependencia de la empresa. Que no hubo nada que le llamara la atención en esos vuelos, el comportamiento fue normal, estándar.

En cuanto a la instrucción recibida en LAPA, comparada con su experiencia profesional en Dinar y otras empresas, dijo que el sistema de instrucción le pareció el adecuado, y no notó diferencias con otras empresas.

Respecto a Etcheverry, dijo que le suena el nombre y lo vio sólo una vez en operaciones, agregando que era un piloto nuevo.

Señaló que cuando entró en LAPA hizo un curso de repaso porque ya tenía la habilitación, y tenía 6.000 ó 7.000 horas de vuelo en reactor o más. Recordó que ingresó en LAPA en el mes de enero y parte de febrero voló con jefe de línea y algunos instructores haciendo vuelos con ellos, y no comenzó a volar de comandante directamente.

Indicó que es probable que haya rechazado aviones por estar “no go”; que pueden encontrarse fallas de último momento, pero no es habitual que esté en esas condiciones. Que nunca voló un avión que estuviera no go.

Le fue leída su declaración donde le preguntaron si rechazó un vuelo por vibración en sus motores y le cambiaron de avión, y aclaró que el avión estaba para volar, la vibración la sintió en cabecera y ahí se produjo la falla, volvió a plataforma y detectaron problemas en una turbina, pero el avión cuando lo tomó estaba en condiciones de volar.

En cuanto a su deuda de vacaciones en 1998/99, dijo que no se tomó todas las que le correspondían, y desconoce a que se debía; que lo requirió por escrito a la jefatura de línea y no obtuvo respuesta.

Le fue exhibido un parte de vacaciones de fs. 12 de su legajo, del 31/1/99, e indicó que el parte tiene su letra; que hacía un año o un poco más que estaba en LAPA, y cree haber tenido en el año 1998 vacaciones por 20 días aproximadamente. Dijo que en ese parte pidió 15 días correspondiente al año 1998 fraccionadas; que la leyenda tachada que dice “ver si no está pasado, pagamos noviembre 30 días plus, pagar plus”, no es letra suya y que recuerde nunca cobró el plus. Que los casilleros de pendientes y saldo dice “pendientes 40, solicitados 15”, correspondiente al período 1998, “saldo 25”, no recuerda si los días del año 1998 (20 días) son vacaciones o que no voló, y de haberse pagado plus correspondería a vacaciones.

258) Gerardo Antonio MORLINI

Manifestó que trabaja en una empresa que vende servicios a líneas aéreas. Que lo tiene a Boyd como relación en su CV pero sólo tiene relación laboral con él. Que trabajó en LAPA de septiembre de 1996 a 2002 como gerente de planeamiento comercial, y se encargaba de tarifas, cantidad de asientos para la venta, control de espacio, y ventas con 14 personas en Buenos Aires y 23 en el interior. Que anteriormente trabajó en Austral, donde su última función fue jefe de redes, y analizaba competencias de tarifas de mercado aéreo en los últimos cinco años y hacía recomendaciones. Que luego de LAPA asesoró por un período breve a Aerovip.

En cuanto al programa de vuelo, se refiere a horarios y aviones a determinar, rutas, frecuencias y demás.

Respecto a su ingreso a LAPA, dijo que lo llevó el gerente comercial Lorenzetti; que él dejó Austral porque LAPA venía creciendo y Austral sólo competía por el precio; que Lorenzetti es muy profesional y Boyd había estado en Austral y era una persona de éxito.

Acerca de la metodología que aplicaba en las proyecciones de tiempo de planeamiento, dijo que hacía proyecciones a 5 años y se iban modificando anualmente por modificaciones de mercado; que se trabajaba por ruta, densidad de tráfico, tipos de aviones para cada ruta y de acuerdo a las tarifas de mercado sacar la mejor rentabilidad para cada vuelo.

Que efectuó un trabajo sobre tarifas a pedido de Boyd, y tiene entendido que es el que se presentó acá en el año 2005, y trajo una guía internacional de tráfico de la época. Dijo que lo que menciona es el anexo 1 de la prueba documental de Boyd, que se le exhibe y lo reconoce.

Explicando esos cuadros y conclusiones, indicó que los datos de mercado son para hacer una introducción para ver como se movía el mercado aéreo en Argentina. Que hasta 1992 había única tarifa con 3.000.000 de pasajeros; sólo operaba Aerolíneas Argentinas y Austral y no ingresaba otro operador. Que en 1992, a través de la resolución 146/89 el Ministerio de Obras y Servicios Públicos pide una tarifa de referencia con 60% por encima y por debajo, pero Aerolíneas Argentinas y Austral no lo tomaron en cuenta.

Continuó diciendo que LAPA empieza a competir con SAAB 340 volando a Córdoba tres veces por semana, pero no era significativo en el mercado (esto es el 0.29% del cuadro). Que en marzo de 1993 LAPA incorpora Jets y sale con una tarifa más barata que Aerolíneas Argentinas y Austral y comienza con bandas tarifarias y se da la variable de precio. A partir de ese año LAPA va creciendo en el mercado y en el año 1999 tiene 33% y en el 2001 un 40% de participación en el mercado.

Agregó que había un seguimiento de la tarifa de LAPA, y AA y Austral sacaban tarifas menores cuando lo hacía la primera; que LAPA pasó a

Poder Judicial de la Nación

tener 4 y luego 8 tarifas. Aclaró que todos estos datos son de secretaría de transporte.

Que en un momento se emparejaron las tarifas, no recordando la razón. Que LAPA tenía las tarifas más bajas por arrastre de otros años y a pesar de no ser la más baja, en el año 1999 no sólo era tarifa más baja sino a veces más alta que la competencia.

Refirió que en Aeroparque, el gerente general convocaba a reuniones operativas con gerentes diariamente; que el compareciente no concurría, pero iban pares de él de mantenimiento, que tenían mucha comunicación con la gente de su nivel. Que programación pasaba por varios sectores y era necesario dar el OK en lo relativo a lo comercial. Que tenían reunión con Boyd por participación de mercado en cada ruta y tarifas. Que trabajó desde septiembre de 1996 hasta julio/agosto de 2001, cuando Boyd se retiró y se vendió la empresa.

Respecto a Boyd, dijo que escucha, es muy flexible y lo admira como profesional, que nunca vio una actitud negligente, desatenta o descuidada en su trabajo; que siempre los escuchó a todos, no como en el caso de otra empresa en que hicieron cosas sin escuchar a la gente.

Manifestó que la incidencia de utilización de aviones nuevos en la compañía por los costos fue buena; que LAPA en 1998 trae el primer B 737-700 y en 1999 tenía 8, y el proyecto era tener 15 aviones nuevos. Comentó que hace dos semanas Aerolíneas Argentinas trajo 2 aviones nuevos, y esto es bueno para el público.

259) Guillermo Raúl SIRI

Manifestó que trabaja en Aerolíneas Argentinas como comandante internacional. Refirió que pertenecía a la comisión de APLA, era el Secretario de Seguridad, e hicieron un informe del accidente, que fue solicitado por el juez Literas y elevado al Juzgado. Que recuerda aspectos sobresalientes del informe; que no tuvo oportunidad de ver el informe ahora

para manifestar los puntos pormenorizados; pero tenía una introducción con el relato del accidente, análisis de aspectos de instrucción, formularios de instrucción efectuados a los pilotos en su historial aeronáutico y se daban conclusiones al final.

Dijo que intervino parcialmente en la recopilación de información y dirigió un equipo. Señaló que el jefe de la instrucción tiene que estar habilitado para tal asunto, y le tocó supervisar el accidente como ente autónomo y con todo un equipo de gente; que estuvo desde producido el accidente, las 24 hs., y posteriormente en Aeroparque haciendo una investigación.

Acerca de su opinión del accidente, dijo que en concreto en el vuelo, desde su inicio de ejecución en la actividad previa, puesta en marcha, rodaje y despegue se observaron graves falencias, desde lectura de listas hasta actitudes desde el punto de vista profesional que son difíciles de comprender en actitudes normales de pilotos. Que el hecho concreto es que durante el rodaje, por distintas circunstancias la tripulación omite leer una lista de configuración; la tripulación hizo caso omiso a la alarma y al momento de rotar o tuvo sustentación y no rotó. Que son fallas en los pilotos concretamente.

Señaló que en ese momento se tejieron muchas versiones, pero el comandante antes de prender el vuelo debe respetar la seguridad. Los aviones tienen equipos que pueden tener un deterioro y otros elementos que deben estar operativos. Que si el comandante tenía dudas de que la alarma no funcionara el emprender el vuelo sería una irresponsabilidad. Que la reacción espontánea es reducir el motor y frenar el avión para ver qué es lo que estaba pasando y no sucedió esto; que la idea que le da la desgrabación es que el copiloto tuvo un atisbo de reacción, que era difícil distinguir o deducir qué decía; él tenía una duda y el comandante dice sigamos y cuando llama el avión para rotar se da cuenta de la sorpresa de que el avión no volaba, que era una irrealidad lo que vivía, no sabe a causa de qué.

Por otro lado, dijo que no podía precisar si la tripulación cumplió o no con las vacaciones. Que los tiempos de descanso están en la

Poder Judicial de la Nación

reglamentación aeronáutica y hay una tabla para cada avión o tripulación. Que no recuerda reclamos puntuales en APLA respecto de las vacaciones en LAPA.

Dijo que sabe que después del accidente se generó el tema de si se cumplía o no con las vacaciones y hubo debates entre los pilotos. Señaló que la reglamentación aeronáutica tiene doble demanda, la autoridad que la hace cumplir y la empresa, y el piloto tiene la obligación de cumplirlas y pedir las, y son responsabilidades compartidas en todos los casos, si hay incumplimiento.

Acerca de la actitud del piloto que surge del CVR del avión siniestrado, dijo que el diálogo entre los pilotos desde la puesta en marcha revela una cierta amistad entre ambos; que las listas tienen un protocolo de cumplimiento y en algunos casos no se cumplimentaba como está acostumbrado a hacer; que había durante la lectura interrupciones por comentarios personales, y durante el rodaje había terceras personas en la cabina, diálogos que no eran estrictamente profesionales y era viernes, y en esos tiempos, en esos días el tránsito de aeroparque era transitado. Que no obedecen la alarma, es una irrealidad, no hizo lo que decían los manuales. Que la alarma estaba sonando y no se hizo inspección de los ítems que la alarma involucra.

Refirió que en su momento el comandante no había aprobado la primera inspección de comandante, y era la segunda oportunidad que tenía para acceder a esa jerarquía. Que en el informe hay una serie de planillas que el instructor llena con el desempeño del tripulante que va a ser habilitado, y lo que recuerda que le resultó llamativo fue que en algunas de estas planillas figuraban pautas y errores, disquisiciones u observaciones de la actitud y actividad del piloto durante la instrucción que a su entender eran fallas serias y que no respondían al concepto sintético de satisfactorio que tenía la calificación final.

Señaló que es tan llamativo lo de la conducta del piloto que piensa o que no estaba con la aptitud psicofísica en el momento –por problema personal o lo que fuere- o no tenía las condiciones adecuadas para ejercer la comandancia; que en este segundo punto haría hincapié en que es en la gerencia de operaciones de la empresa donde tienen conocimiento de cómo se maneja el piloto personal y profesionalmente. Que es la gerencia de operaciones la que tiene responsabilidad de la instrucción y de las habilitaciones de los mismos. Que ahí tenían que saber cómo era el comandante, cómo se desempeñaba, para ver qué elemento humano tenía.

Refirió que en esa época LAPA tuvo una expansión muy grande y en la industria aeronáutica estas expansiones tienen una gran problemática para solucionar, que es el manejo de la gente y del vuelo. Que la preparación del piloto necesita experiencia, conocimiento y saber manejar situaciones de emergencia, ya que para eso está preparado y es lo que se practica en instrucción -procedimientos de emergencia-, para que cuando ocurra sepa cómo manejarse correctamente. Que acá estamos ante una emergencia relativamente fácil de solucionar, hay que decir y fijarse qué está pasando, por eso lo extraordinario de pensar qué le pasó a esta gente, cuál fue el motivo.

Dijo que a cargo de la gerencia de operaciones estaba el comandante Chionetti, y en su momento habló con él de esto. Que vivió una situación muy particular; que concretamente con Chionetti habló de cuestiones profesionales y tuvieron diferencias (esto fue después del accidente). Que este accidente enrarece el ambiente, los pilotos tenían miedo de que la empresa por este accidente dejara de existir y se quedarían sin trabajo, sin saber adónde recurrir. Que desde APLA hubo que mantener una postura difícil, y fue muy cuestionado el compareciente al decir que los pilotos tenían responsabilidad en este accidente, porque sino se adjudica el accidente a diez mil factores y nadie es responsable. Que hubo presiones importantes, no particularmente de Chionetti, pero sí para evitar que APLA elevara el informe del accidente al juzgado, que fue pedido por carta documento a APLA. Que las presiones eran de intereses corporativos de los pilotos, para tener trabajo y no perder la fuente laboral, pero no le consta que haya habido presión de la compañía. Que se rió

Poder Judicial de la Nación

porque le llegó el comentario de que Boyd pidió su renuncia al presidente de APLA (César Gatti, quien se lo comentó), pero no le consta.

Que trataba de hablar con los pilotos y no con quienes tenían responsabilidad; que ellos –gerencia de operaciones- tenían información de primera mano de cómo avanzaba el accidente de parte de APLA, y lo que pretendía es que fuera más transparente y menos subjetivo.

Dijo que en la investigación y en las conversaciones que tuvo con los pilotos, descubrió que había idiosincrasias distintas a las de Aerolíneas Argentinas; que para que fuera comandante en esta última pasaban entre 10 y 15 años; que LAPA era una cosa nueva en Argentina y la impresión que se tenía de afuera era de que se expandía, con aviones muy modernos, y eso todo en muy poco tiempo.

Refirió que puede ser que exista presión empresaria, pero si el grupo de pilotos conoce y sabe de su actividad, tiene muchas armas para defenderse y defender su posición ante la empresa, porque sus jefes son sus propios compañeros. Que por ejemplo la responsabilidad de las vacaciones es de ambos, del piloto y de la empresa, quien se evade de la circunstancia y el que la acepta.

Señaló que el vicepresidente de APLA era un piloto de LAPA, llamado Distefano. Que tenía conversaciones con él porque compartía las actividades en general, duró en su gestión 3 años y también evidentemente hablaron del accidente.

En cuanto a las observaciones del comandante Weigel en su legajo que le llamaron la atención por la discrepancia con calificación final, dijo que en los formularios de inspecciones se escriben determinadas acciones del comandante durante su vuelo y que la calificación sintética a su criterio no correspondía a esas falencias que se anotaban; que esas anotaciones las hace el instructor que es quien presenta al piloto para que lo califique la autoridad aeronáutica. Que éste es quien tiene la máxima responsabilidad, y si el

instructor considera que el piloto no tiene las condiciones para ser evaluado no lo presenta.

Indicó que el informe del accidente de APLA no es oficial, ya que el organismo acreditado es el de la JIAAC; que APLA puede elevarlo a una institución o es analizado para interiorizar al piloto para no repetir errores en el futuro, y por primera vez en el caso de LAPA pidió ese informe un juzgado.

Que cuando hizo el informe no era su intención enjuiciar a LAPA sino verificar que pasó en ese vuelo, el hecho concreto del vuelo y cómo se produjo. Que se ve la conducta de los pilotos y se analizan muy someramente las causas latentes del accidente y no es intención del compareciente hacer ese tipo de evaluación del accidente.

Dijo que conversó con Literas y Rívolo y no recuerda haber tenido el más mínimo impedimento para hacerlo. En cuanto a si APLA fue designado para intervenir en la investigación del accidente, dijo que el juez de instrucción lo citó y charló con él, y posteriormente hicieron la investigación con la intencionalidad que mencionó –hubo informaciones periodísticas en el medio- y cuando finalizaron el informe, el juez solicitó que elevaran el informe y eso fue lo que hicieron, y no no habló con nadie más del Juzgado.

Respecto a si recuerda que prestó declaración, señaló que tiene idea remota, que es probable. Se le exhibió la misma y reconoció su firma a fs. 4777 y 19448/0.

Al ser preguntado para que explicara cómo obtuvo la cinta del CVR, dijo que no recordaba el hecho, pero sí que en una fecha determinada, el juzgado, APLA y la JIAAC tomaron conocimiento de la desgrabación del CVR y entiende que eso se hizo en USA; y recuerda también que inmediatamente se fue a su casa y cuando llegó a su casa y prendió el TV y la estaban pasando, no total sino en forma parcial, es decir que tomó estado público en general.

Que no tenía dudas de legitimidad de la cinta. Acerca del silencio de los pilotos al final, dijo que escuchó la cinta mil veces, y todo le llama la atención, ya que le resulta como un hecho que se podría haber

Poder Judicial de la Nación

evitado. Que hay circunstancias en un vuelo en que suceden hechos lamentables y la tripulación se desempeña lo mejor posible y es la consecuencia que no se puede corregir, a veces más fácil o más difícil. Que en este caso todo es bastante llamativo, incomprensible, lamentable de la actitud de los pilotos. Que en la puesta en marcha se comentan entre ellos situaciones personales que dan idea de que sus vidas no estaban siendo afectadas.

Mencionó que desconoce si APLA tiene facultades legales para pedir la cinta. Que hay una desgrabación de la cinta que se efectuó en USA y una copia le llegó a APLA no sabe en qué términos legales.

En cuanto a si la programación del vuelo siniestrado pueda haber estado hecha antes de que asumiera Chionetti, dijo que cada empresa tiene su convenio, y por lo general 5 días antes de que termine el mes se hace la programación para el mes siguiente.

Refirió que todos los pilotos tienen conocimiento de que ante la alarma deben abortar el despegue, que es algo básico. Que a él le pasó que le sonó la alarma por falso contacto de speed brake y volvió a plataforma.

Acerca de si en las planillas con las observaciones se hizo alusión a que Weigel tenía dificultad para responder ante una alarma de configuración, dijo que no, ya que no se da instrucción sobre alarma de configuración.

Dijo que no recuerda ningún intento de presión para que se perjudicara a LAPA en el dictamen. Que el ambiente que se vivía era muy difícil y cuando habla de presiones eran visitas o asambleas o reuniones de pilotos para informar la situación, y existía ambiente de preocupación por la incertidumbre laboral, lo que hacía crear muchas manifestaciones de todo tipo; que él trató de mantenerse al margen y defender la postura profesional y se quedó en el medio de la situación. Que en su momento lo detestaron los pilotos de LAPA y luego los pilotos en general por tratar de ser objetivo. Que en el ambiente es como que el piloto jamás se equivoca y si pasa no se dice, y cree que el informe en particular mantuvo esa línea.

En cuanto a su relación con Piñeyro, dijo que cuando accedió a la secretaría de seguridad, hubo postulación de mantenerlo como asesor y no lo nombró en ese carácter, y también le trajo inconvenientes a posteriori la explicación que le dio a Piñeyro; y es su pensamiento que es una persona con conocimiento, trabajador, inteligente pero la soluciones las lleva adelante haciendo conflictos catastróficos para que el sistema salte, que todo el mundo se entere y que después solucionemos las circunstancias como el país pueda. Que como lo conocía decidió no hacer uso de sus servicios y cree que fue un acierto, y Piñeyro por lo menos en su persona no influyó para nada en cuanto a las decisiones que tenía que tomar del análisis del accidente, y tiene cosas muy encontradas con él. Que Piñeyro parte de premisas ciertas para después -en un silogismo- traer una premisa falsa y sacar conclusiones falsas; que vio sus películas y en algunos aspectos miente para llegar a sus conclusiones, con inicio de situación creíble, y por eso lo descartó permanentemente. Que no goza de un buen pensamiento con respecto a él.

Señaló que en la comisión anterior a la gestión de Peterson, hubo una serie de fricciones con la DHA y CRA, y cuando ésta se hizo cargo la idea era mantener la mayor fluidez de las comunicaciones con las instituciones para solucionar problemas. Que la DHA y CRA tuvieron una buena relación para tratar los temas y para resolverlos en general en cuanto a esa incumbencia, y encaminaron otros temas que no llegaron a buen puerto, por ejemplo el proceso de radarización, pero el trato fue muy bueno.

Al ser preguntado, por su experiencia de 15 años en B 737, si teniendo en cuenta la pista de Aeroparque y la velocidad de despegue, es posible armar reversores para abortar y volver a desarmarlos (las dos maniobras) antes del cerco perimetral, dijo que depende del momento, pero luego de rotación es imposible por la reja del perímetro.

Acerca del silencio de los pilotos luego de V2, dijo que no tiene una explicación lógica. Que hay gesticulaciones que no figuran, se atan a las palabras y por ahí hubo otro accionamiento. Que cree que cuando vieron que el avión no subía, deben haber visto el panorama, y a veces se utiliza la

Poder Judicial de la Nación

terminología “como que quedaron freezados”, que esa frase es del simulador, se comenta algo y siguen.

Que no recuerda con certeza si accionaron los reversores o no; que se puede sacar y meter enseguida, se puede hacer en vuelo, pero está prohibido.

Aclaró que se llama armar el reversor porque se arma para que el piloto piense y no sea un mecanismo directo; que se arma voluntariamente, se pone la palanca en una actitud y una vez que aterriza lo acciona, y tiene un seguro de tierra que está en el tren de aterrizaje.

260) Miguel MORETA

Dijo que en este momento trabaja para una empresa aérea, y el día del accidente trabajaba en la torre de control, en esa franja horaria, y vio el carreteo del avión normal y después el accidente. Que como era de noche perdió referencias del avión, y lo que se vio del impacto, fue el estallido y fuego.

Que en su función trabajaba en la frecuencia de rodaje y daba autorizaciones previas al vuelo. Que se comunicó con el 3142, le dio permiso de tránsito, y todo fue normal.

Respecto a con cuánto tiempo se autoriza un despegue después de otro, dijo que depende del tránsito que le precede, el porte, el avión. Que el criterio que utiliza está en la reglamentación; que es de un minuto si tienen distintas rutas y si el avión que le precede tiene más nudos que el que va a despegar. Que el motivo de ese tiempo es para darles una separación, suponiendo que está previsto para evitar accidentes. Refirió que no sabe si en este hecho se respetaban esos tiempos porque él no estaba en esa frecuencia.

261) Diego Javier DE RISIO

Refirió que actualmente es director de mantenimiento de LAN Argentina.

Manifestó que en LAPA fue gerente de ingeniería y planificación desde 1997 hasta fines de 2001. Que dicha gerencia tenía a su cargo el desarrollo del programa de mantenimiento, la planificación de trabajo, el cumplimiento de regulaciones aeronáuticas, la programación de trabajos para la noche o de otros lugares, y seguimiento de monitoreo.

Dijo que las programaciones tienen en cuenta los recursos que tienen, en cuanto a personas, herramientas y materiales y se armaban de acuerdo a esos recursos, considerándolos suficientes.

En cuanto a su actividad laboral anterior a LAPA, dijo que ingresó en Aerolíneas Argentinas en 1986 como mecánico bajo supervisión, era técnico aeronáutico y estudiaba ingeniería aeronáutica en Haedo. Que antes de recibirse pasó a la oficina de planificación en los hangares de Ezeiza (de B 737, 707, 757 y A 310), y cuando se recibió pasó a ingeniería y estructuras y estuvo un año y medio haciendo desarrollo de mantenimiento y reparaciones mayores y menores, de Ezeiza y Aeroparque, y también en otros programas de mantenimiento de MD 88. Que a fines de 1996 o principios de 1997 ingresó a LAPA, a través de sus amigos Martín Donnari y Skunzia, que le propusieron entrar a la empresa, que tenía un avión B 737 y le gustaba el desafío, y entró como gerente de ingeniería en planificación y fue el cargo que ocupó en la misma.

Señaló que lo que hace es el desarrollo de mantenimiento de aeronaves de acuerdo al fabricante y a la reglamentación. Que de reparaciones, etc., cumple en tiempo y forma lo que pide ingeniería. Que es necesario tener un sistema informático para manejar información, y en 1997 en LAPA se implementó el sistema AMIS 2000, que actualmente utiliza Aerolíneas Argentinas y que cumplía con los requerimientos y necesidades. Que cuando él estuvo en esa empresa tenían el sistema MENIS que era más antiguo y se apoyaba con sistemas de satélites.

Manifestó que las reuniones diarias con los operativos de mantenimiento era a las 8 de la mañana, se hacía en el hangar de operaciones, de aeropuertos y servicio, que a veces iba el encargado de PREVAC (Novo) y la mayoría de las veces iba el representante de Boeing que estaba físicamente

Poder Judicial de la Nación

en la empresa, que cree que estaba antes de que él llegara y permaneció hasta que se fue. Que esas reuniones la inició Boyd como director general, quien asistía a todas ellas. Que las reuniones son operativas y son comunes en las líneas; que se habla de la operación del día anterior, qué acciones mejorar y se ve el día que se habla y el día siguiente y los temas de importancia, mantenimiento de aeronaves y otros, y son parte de los programas de vigilancia continua de seguridad aérea.

Se le exhibió el anexo A de la documentación incorporada por Boyd en su indagatoria, y manifestó que es parte del programa de vigilancia continua. Que son listado de vuelos, horarios, planillas donde cada gerencia explicaba o llevaba a la reunión de cómo fue la operación desde su responsabilidad. Que son informes de cada área de la empresa. Que en la parte de mantenimiento están demoras y cancelaciones (fs. 17837), que eran investigadas y analizadas.

Dijo que el Anexo B es el reporte de confiabilidad que se enviaba a las gerencias y a la autoridad; que él lo hacía, lo firmaba y el representante técnico de la compañía en ese momento era Carmenini. Que el reporte está dividido por flota con estadística.

Refirió que Boyd, en las reuniones diarias, estaba informado de la operación y las áreas discutían los temas de la operaciones de seguridad, eficiencia y servicio al pasajero y se tomaban decisiones o correcciones y Boyd validaba o apoyaba o mediaba para que hubiera acuerdo en las áreas.

Manifestó que cuando se fue de Aerolíneas Argentinas no había reuniones, y en LAN se hacen estas reuniones diarias y operativas y si sube el tema en semanal o quincenal, pero no participa el director general en las reuniones diarias.

Que también había asistencia técnica –aparte de Boeing- de Pratt & Witney y otros, y ellos tenían visitas permanentes y la respuesta que tenían era instantánea.

Agregó que hay otras personas de LAPA trabajando en LAN, y desde el punto de vista profesional el concepto que se tiene de ellos es muy bueno.

Refirió que cuando dejó LAPA se fue a Chile en LAN como subgerente de planificación y en 2005 participó en la formación de LAN Argentina y también estuvo en LAN Perú.

Mencionó que participó con Donnari y otros en el accidente de LAPA a partir del cuarto día; que estaba en la NTSB y se repartían apoyando lo que necesitaba la NTSB que lideraba la investigación. Que cuando llegó, la documentación estaba confiscada fuera del país, y no pudieron trabajar sobre la misma, imaginando que se utilizaron los historiales de vuelo del avión para la investigación.

Dijo que el responsable de los historiales de vuelo y de motores es ingeniería e investigaciones, es decir suya. Agregó que generalmente se hacen horas extras porque se maneja con muchos imprevistos.

Que las planillas de las reuniones de cancelaciones, se mandaban a Boeing como lo hacen otras empresas, y comparado en la industria, sus cancelaciones estaban dentro de lo permitido, y esto indica si tienen salud los programas de mantenimiento o no.

Señaló que la DNA, un mes de diciembre (que puede ser de 1998), encontró un taller (CATA) que les daba componentes con un problema interno de ese taller de firmas y entonces obligó a los operadores que tenían esos componentes a removerlos, y LAPA tuvo toda la flota 200 en el piso hasta que removieron las partes de los aviones, llevándolas al taller para que firmen los papeles y volvían a darles el componente y se instalaban.

Indicó que Deutsch asistía a algunas reuniones pero muy esporádicamente, y básicamente escuchaba.

Refirió que conoce a Edgardo Adrián González, que era inspector de recepción de LAPA y trabajaba en la gerencia de calidad, pero no trabajó en bajo su gerencia y no participaba en las reuniones diarias.

Poder Judicial de la Nación

Describió qué se indica con el término de canibalización, y dijo que si bien no lo recuerda, probablemente el WRZ haya sido sometido a ese procedimiento ya que es una práctica estándar.

En cuanto a la asignación de recursos (gente o materiales), no hubo cambios luego del accidente.

Señaló que en esta industria, las horas extras se hacen en todas las compañías, y tienen como subidas y bajadas en la actividad. Que no afectan a la seguridad porque la gente tiene su tiempo de descanso de 12 horas, creyendo que no se sobrepasaba el tiempo de descanso de los mecánicos. Que es mejor que el mecánico termine la tarea para no pasar la misma al turno que sigue, y tal vez se quedan 2 o 3 horas más y eso es mejor para la seguridad. Que esto es mucho más limpio y sano a que el otro turno interprete hasta dónde llegó en el trabajo el turno anterior, y también más seguro.

262) Guillermo Héctor DEROCHE

Dijo que trabaja ahora como jefe de línea de mantenimiento en LAN Argentina. Refirió que ingresó en 1994 ó 1995 a LAPA, donde estuvo hasta el último día como mecánico en Aeroparque. Que fue inspector de mantenimiento en LAPA certificando todas las tareas que se hacen bajo las normas de la empresa, y Jefe de turno teniendo bajo su cargo el personal de ese turno. Señaló que la cantidad de personal era normal, se cubrían los turnos, había dotación de personal suficiente. Agregó que en LAN Argentina su función es jefe de los jefes de turno, y sería el jefe de mantenimiento.

No recordó ningún episodio en LAPA particular importante para relatar acerca de aviones Go no go, ni discusiones con comandantes.

Indicó que antes de LAPA trabajó en Aerolíneas Argentinas durante 19 años, y comparadas las tres empresas donde estuvo, LAPA cumplía con los parámetros de seguridad de mantenimiento, y fue la que le dio instrucción en el tipo de avión.

Manifestó que las horas extras se hacían si eran necesarias, y se les dan a los mecánicos que están haciendo un trabajo para que lo terminen. Que él no obligaba a la gente a quedarse, el cansancio de la gente lo evaluaba la persona que lo aceptaba y él como jefe podía observar. Que tiene que tener las 12 horas de descanso. Agregó que no podían hacerse más de cuatro horas extras, que era el máximo, y no recuerda casos en que se hayan pasado esas 4 horas. Que esto se hace en todas las empresas, y está reglamentado en cada convenio de la misma.

Al ser preguntado acerca de si trabajó en el avión WRZ, dijo que normalmente no tocaba el avión porque era el jefe de turno.

Refirió que si un avión estuvo parado 6 o 7 meses, antes de emprender el vuelo, Ingeniería sabe qué documentación tiene que tener.

Volvió a aclarar que en su turno la cantidad de personal por lo menos era suficiente y tenía el mínimo cubierto para cubrir la seguridad de vuelo. Dijo que es el jefe de turno quien decide si un turno por terminar continúa con un trabajo que están haciendo, y no le consta si demoraban el trabajo para hacer horas extras, ya que no había auditoría para controlar la necesidad de horas extras.

263) Romina PETILLO

Dijo que actualmente es jefa de cabina de LAN Argentina.

Refirió que trabajó en LAPA; que hizo el curso en septiembre de 1995 y empezó a volar en enero de 1996, B 737-200, como tripulante de cabina, y también voló B 757, y para eso hizo los cursos de cada uno de los aviones.

Que conoció a Weigel y a Etcheverry y voló con ellos, pero no tuvo relación personal con ellos, sino sólo laboral, y en ningún momento vio en esos casos violación de cabina estéril.

Comparando los cursos de capacitación de LAPA y LAN, dijo que en ese momento se consideró habilitada y capacitada para volar esos dos aviones, que la instrucción en LAPA era muy buena, y no tiene nada malo para decir.

264) José Manuel AMALLO

Refirió ser médico, que viajaba en el vuelo del accidente. Recordó que llegó a Aeroparque con tiempo, subió al avión eligiendo la ubicación (butaca 17 A del lado izquierdo desde atrás) y tenía una revista, se ubicó y siguió leyendo la revista. Que el avión comenzó a andar, le pareció que había levantado un poco el vuelo y volvió a bajar. Que él tuvo muchos vuelos por cuestiones de trabajo y esto le llamó la atención, y sintió a los pocos segundos que tocó la pista de nuevo y por donde se desplazaba no era la pista, entonces hizo lo que hacen todos; él iba solo en una fila de 3, se inclinó y se le pasó por la cabeza que ya estaba, que no paraban más, hasta que sintió una explosión, levantó la cabeza y de la parte del frente del avión se veía humo y llamas y corrieron hacia atrás y se amontonaron unos seis o siete y una azafata que intentaba abrir la puerta y la ayudaron a abrirla; que no se abrió totalmente porque no había caído la manga y la azafata quería bajar gente y empujaba hacia afuera y él la empujó a ella por ser mujer para que baje y mientras se iba abriendo la manga y no tuvo ningún golpe, llegaron al suelo y corrieron porque las llamas envolvían el avión, sabía que iba a explotar y se acordaba de la estación de servicio que está allí. Que vio un señor tirado a unos metros que gritaba desesperadamente y se arrimó y se quedó con él para calmarlo hasta que llegó un servicio de emergencia; salió y se fue a las oficinas de LAPA para llamar a su familia, ya estaba el tráfico cortado y apareció como de la nada un taxi y le dijo que suba y lo dejó en la oficina de LAPA donde pudo llamar a su casa y le avisó que viajaría mas tarde. Que empezaron a llegar heridos; a una señora con fractura en un brazo, le armaron un cabestrillo, luego una médica de Córdoba que estaba ahí esperando a su hija lloraba desesperadamente, y sabe que la hija murió; que le dio un sedante que tenía porque se empezó a aflojar y luego se fue todo el mundo; que la gente de la empresa le consiguió un remis y se fue al hotel donde se quedó.

Refirió que al otro día estaba muy excitado, que tenía muchos amigos periodistas y habló mucho con ellos. Que no conseguía pasajes para volver a Córdoba y pasó por la Casa de Córdoba, pero había gente en peor situación que él y se fue de ahí; que habló con un colega médico de acá que lo quería llevar en auto pero quería llegar rápido a su casa y en un programa de televisión le dieron un pasaje a cambio de una entrevista, y fue a Ezeiza y se fue a su casa luego de la entrevista.

Que antes no vio nada que le llamara la atención en el avión, y recién advirtió algo en el carreteo. Que antes del impacto no vio fuego en el avión, y luego vio fuego que venía hacia ellos como una lengua, y todo estaba oscuro. Que cuando el avión salió de pista percibió que el desplazamiento no era el mismo y que arrasaba con algo, y sabía que estaba saliendo del perímetro de Aeroparque. Que hasta que se detuvo sintió ruido de vibraciones, hasta la explosión del choque, del impacto.

Al serle leída su declaración anterior, en la que dijo que el avión levantó e hizo contacto con la pista, y que empezaba a chocar con pequeños obstáculos, recordó que fue así; que chocaba con cosas que no eran la pista, objetos que estaban fuera de la pista. Que supone que cruzó la alambrada, la avenida y esa lomada que había ahí, y le parece que era una lomada donde se detuvo. Que alguien mencionó lo de la casilla de gas pero no lo tiene presente.

265) Eduardo Rodolfo OTONDO

Contador público que trabaja en relación de dependencia. Refirió que ingresó en LAPA en septiembre de 1996, en control de planeamiento, donde estuvo hasta junio, y luego (desde el 1/7/99) a cargo de la gerencia de administración y finanzas. Que llegó a LAPA por contacto con el gerente de administración y finanzas; que él trabajaba en otra compañía (T y C del grupo Clarín) y pasó a LAPA porque había desarrollado un plan exitoso y por su trayectoria lo convocaron, agregando que trabajó en auditoría en Artur Andersen, que desarrolló el área de planeación y control, administración por objetivos y presupuestos, lo que fue un cambio en la cultura de metodología de trabajo.

Poder Judicial de la Nación

Manifestó que Administración y finanzas tenía a cargo finanzas, tesorería, compras, contabilidad y administración, y el contacto inicial que tuvo fue con Juan Guerra. Que las decisiones se hacían internamente, y se las elevaba a Guerra. Que luego, como Gerente, fue invitado por Deutsch y Boyd, y trabajaba en equipos y elevaba la toma de decisiones. Que semanalmente se hacían reuniones de dirección con todos los cabezas de gerencia, y tenía contacto permanente porque el tema financiero lo veía con los nombrados. Que el tema de pagos, cuando estaba Deutsch lo hacía él, y sino firmaban en conjunto el compareciente con Boyd. Que los resultados finales fueron negativos pero en términos operativos era viable; que es imposible pensar que en el año 1996, con crecimiento de flota, tenga resultados positivos, y eso obedecía a cambios de criterios contables; que se implementaba lo que hacían en compañías americanas, y también impactaba el cambio de determinados representantes comerciales o el desactivar tipos de aeronaves.

Al ser preguntado acerca de cómo se sostenían los resultados negativos en los últimos años antes de 1999, dijo que siempre fue financiada por aportes del accionista, y que la forma de financiamiento no tiene que ver con el resultado negativo. Que tampoco recuerda si la deuda de estos años se fue acumulando.

Manifestó que en las reuniones semanales con Deutsch y Boyd siempre se hablaba de eficiencia, se buscaba ahorrar haciendo las cosas bien; que el concepto de eficiencia era ahorrar sin perder calidad en los productos. Que el contacto que tenía con ellos eran de temas de determinada entidad y que por eso pasaban por ellos, y en las reuniones semanales presentaban el estatus de la gestión y compartían con ellos los temas de mayor complejidad.

Le fue leída su declaración fs. 22066 vta. (Pregunta 4), y dijo que lo que expresó allí es correcto, que el presidente estaba involucrado en todos los temas porque estaba en los temas que pasaban en la compañía y estaba en las reuniones, que era accesible, aclarando que en otras compañías

el presidente no participa. Que tenía un rol participativo, estaba involucrado y conocía lo que hacía.

Señaló que no recuerda con qué asiduidad o frecuencia se ausentaba Deutsch del país; que viajaba en determinadas épocas, una o dos semanas, y participaba en todas las reuniones cuando estaba presente en el país.

Al serle preguntado si tuvo contacto anterior profesionalmente en relación al informe de AFIP de esta causa, señaló que la AFIP hizo varios allanamientos en los que participó; incluso declaró en el departamento central y se hizo un informe y desde la misma compañía se respondió. Recordó que en el manejo de la información tomaron por ejemplo seis meses de 1999 y no tuvieron en cuenta determinados conceptos, por lo que se llegó a una mala conclusión y decían que no tenían sistema contable y se les dio más información. Que tenían auditorías. Que no sabe qué es lo que vio el personal de la AFIP, se llevaron todos los informes pero hicieron un informe incompleto o erróneo y desconoce el motivo.

Manifestó que en 1998 Deutsch decidió invertir en otra flota; se incorporaban aviones nuevos y se reemplazaban los B 737-200; que desde el punto de vista económico financiero se incorporaban equipos modernos, con menos gasto de mantenimiento y de combustible porque eran equipos nuevos, y esto se lo puede comparar con un auto.

Señaló que los aviones se inspeccionaban en varios lugares, Brasil, Chile, EEUU, etc.

En cuanto a la capacitación de los pilotos y su costo, dijo que la compañía invertía en el entrenamiento de todos los empleados de todas las áreas.

Agregó que el tiempo que se estimaba en el largo plazo para los frutos de los cambios, dijo que el proceso de recambio empezó en el año 1998 y continuó en 1999. Por otro lado, que la firma Eduardo Becher auditaba externamente a LAPA.

Indicó que en la División presupuesto y como gerente de planeamiento tenía aproximadamente a cargo 80 personas en las 4 gerencias

Poder Judicial de la Nación

que tenía a cargo (planeamiento y control, de compras, de finanzas y tesorería y de administración y contabilidad). Que tenía reuniones con esas gerencias y con todas las otras gerencias, incluso con la de operaciones y la de RRHH.

Mencionó que en las reuniones de Deutsch participaban los gerentes de área –no de división–; y ellas eran operaciones, RRHH, comercial, servicio al pasajero, mantenimiento, con él, Boyd y Deutsch. Que también en alguna oportunidad vio a Deutsch en otras reuniones de Aeroparque, por ejemplo de presupuesto, de lineamiento de forma de trabajo, donde se reunían con todos los sectores, y se hacían estas reuniones cuando había que hacer el presupuesto.

266) Santiago FLEITAS

Manifestó que el día del accidente venía con una pasajera en el taxi que subió en la facultad e iba para el lado de Retiro, y cerca de la estatua del club de pescadores vio una bestia de avión que cruzaba la avenida. Que dio vuelta en U y volvió para atrás, y cuando vio el avión cruzar estaba a una cuadra y media de distancia. Que recién vio el fuego cuando se fue para la cancha de golf, no recordando de dónde venía, y no escuchó la explosión. Que vio el avión detenido cuando se clavó en la tierra.

267) Hugo Juan LIERNUR

Refirió que es Comodoro retirado de Fuerza Aérea, y fue inspector de líneas aéreas.

Dijo que en 1999 cumplía funciones en la dirección de inspecciones, dependiente del CRA y del Director de tránsito aéreo y fomento y habilitación de la DHA.

Señaló que participó en el manual de operaciones de vuelo de LAPA, y a los dos años y dos meses se le asignó la tarea de actualización y estandarización del manual de operaciones en el año 1999, trabajo que terminó, pero en el que no participó luego del accidente.

Se le exhibieron las Fs. 18147/18168 referentes al manual. Reconoció su firma del 24/3/00, con el número de aprobación 104, no recordando haber terminado su trabajo posteriormente al accidente.

En cuanto a la forma de revisión y aprobación de manuales, dijo que no era obligación hacer ese trabajo; que se hizo la estandarización general del manual con todas las empresas, sobre ciertos ítems con los aviones de las empresas. Que no recuerda cómo era el proceso antes del accidente. Que antes tenía un manual de operaciones y lo consultaban para el trabajo, que era del año 1997, no recordando si estaba aprobado, y hasta la aprobación, rige el manual anterior, no pudiendo dar servicios una empresa sin un manual de operaciones aprobado.

Refirió que no fue entrevistado por la OACI en 2000, cuando hicieron un relevamiento para ver el trabajo de la dirección.

Dijo que no recuerda cómo se aprobaba el manual en el año 1999, que cree que se optimizó; que antes era más sencillo pero no recordó cómo era. Que la empresa necesita el certificado de explotador de servicios aéreos, y para eso necesita manual, y después de haber sido revisado el manual estaría aprobado; que no es necesaria disposición expresa para aprobar el manual.

268) Jorge VERGOTTINI

Licenciado en sistemas que refirió que ahora trabaja en una empresa de desarrollo de sistemas para líneas aéreas, y en LAPA fue gerente de sistemas y comunicaciones desde el 24/3/97 hasta el cierre de la compañía.

Manifestó que antes de LAPA trabajó en Alpargatas (4 años) y en Aerolíneas Argentinas durante 15 años y medio, en sistemas de aeropuertos y RRHH, siempre desarrollando sistemas en la compañía.

Señaló que en LAPA, al comienzo de su gestión, trabajó en la implementación de nuevos sistemas en la compañía de sueldos, contabilidad, control de ventas y volado; que en mantenimiento se aplicaron 2 sistemas; AMIS2000 que es de una empresa americana para control de chequeos, y este sistema también lo incorporó Aerolíneas Argentinas posteriormente, y también

Poder Judicial de la Nación

se aplicó otro sistema de mantenimiento que se compró a TACA. Que en comunicaciones se hizo un trabajo importante, y en capacitación se incorporaron aulas con PC con programas CBT provistos por Boeing para que las personas de mantenimiento y operaciones pudieran hacer sus cursos.

Que el monto de inversión para la compra de sistemas superó los u\$ 500.000 . Dijo que esto tiene que ver con seguridad aérea, ya que cuantas más herramientas para áreas operativas tengan más seguridad van a tener en tarea diaria y control.

Dijo que mantenía trato con Boyd, era su jefe y dependía directamente de él para ser ecuánime; que tenían trato diario para que todas las gerencias tuvieran igual destino de comunicación y de inversión. Que Boyd trataba de que las cosas salgan, su área es muy técnica y tenía que explicar con palabras entendibles y explicando el por qué y la necesidad, y nunca tuvo problemas para incorporar tecnologías nuevas. Que él estaba instalado en Santa Fe igual que Boyd.

Señaló que había reuniones diarias en el hangar de Aeroparque, a las que concurrían algunas gerencias y Boyd; y él a veces era convocado a esas reuniones para informar si había inconvenientes de sistemas o el estado de distintos proyectos de la compañía que afectaba el motivo de la reunión.

Indicó que uno de los sistemas de RRHH se hizo con módulos para el área de legajos del personal. Que se volcaba información de sueldos y jornales y la actividad de cada uno; había modulo de vacaciones, capacitación, servicio médico, adaptado para tripulaciones, y se implementó este sistema a fines de 1997 o principios de 1998.

Que no sabe si había un listado en la red que daba las horas de vuelo de los pilotos. Que hubo un proyecto para sistematizar los legajos técnicos de personal y pilotos pero no se llevó a cabo. Que él proveía la herramienta informática pero no sabe qué se volcaba. Que el sistema era único de RRHH y no sabe que sistemas se volcaban.

Refirió que la compra la definían con Boyd, y en alguna oportunidad también con Deutsch -en el caso de comunicaciones- y hacía presentaciones en el Directorio informando los planes que había o los sistemas de reserva y demás, cuando la inversión era importante. Que el cambio de handies a Nextel lo aprobó Boyd, y no recuerda el rango de frecuencias. Que no sabe si hay impedimentos de usar Nextel en los aeropuertos.

En cuanto al acceso a la base de datos, dijo que todos los sistemas de la compañía podían acceder de acuerdo al rango y lugar que ocupaban en la compañía.

Señaló que las horas de vuelo las veía la persona de recursos humanos y no otras áreas; lo mismo a mantenimiento, solo tenía acceso la gente de mantenimiento; y el máximo responsable veía todas las áreas.

Respecto a quién aportaba los datos a RRHH para que los cargue, dijo que un sector de tripulaciones registraba las actividades e informaban a la gerencia, y era un sector relacionado con tripulaciones y funcionaba en el hangar de Aeroparque.

269) Eduardo Teodosio COSENTINO

Manifestó que representó intereses de LAPA en el embargo preventivo dictado por el Dr. Literas, y estuvo en una reunión hace muchos años a la cual lo convocaron para que explicara el desarrollo de los pagos.

Dijo que tuvo un poder de LAPA para intervenir como abogado, siendo Deutsch presidente y Boyd Director General, y representó a la empresa a los efectos de conversar con los damnificados para elevar la fórmula transaccional indemnizatoria. Recordó haber estado en negociaciones con la familia Rico y Garat.

Señaló que es especialista en derecho aeronáutico, y como tal intervino en un accidente de una empresa privada que transportó a funcionarios petroleros de YPF y en el de otra aeronave que se precipitó en Córdoba.

Poder Judicial de la Nación

Respecto a LAPA, dijo que en ella intervino como asesor y representante jurídico de los reaseguradores, por quienes fue contratado a los efectos de cerrar los acuerdos transaccionales.

Refirió que tuvieron una reunión con Deutsch y Boyd y los abogados ingleses que eran asesores jurídicos directos de los reaseguradores y se trató de explicar que el límite de responsabilidad en esa época eran u\$s 68.000 por muerte; y de inmediato llegaron a la idea de llevar la indemnización al daño real y efectivo, que era la reparación cercana al daño que tuvieron los pasajeros, y por eso en los 95 casos de los pasajeros se analizó el daño real y se otorgaron buenas indemnizaciones. Que se reunían con los abogados que representaban a los pasajeros, quienes les daban documentación sobre la magnitud de los daños y lo mandaban a Londres, y llegaban a una fórmula adecuada para pagar las indemnizaciones correspondientes. Que las negociaciones se prolongaban un período y cuando llegaban al acuerdo firmaban un convenio transaccional, de acuerdo al Código Civil argentino.

Mencionó que se hacían pagos adelantados de los montos indemnizatorios para cubrir las necesidades inmediatas de los pasajeros, sobre todo de los fallecidos y esa fue su actuación posterior al accidente. Que él trataba con los abogados que representaban a los pasajeros y a los herederos en el caso de fallecidos. Que normalmente en las reuniones también estaban los damnificados.

Dijo que no recordaba ningún caso desatendido o que no se haya prestado asistencia a las víctimas o familiares. Que en general se extendió a fijar una suma para cubrir los gastos de entierro o transporte.

Refirió que los acuerdos no eran personales sino que eran vinculados a las sociedades, y se incluían a los funcionarios más destacados, como puede ser el Presidente o el Gerente. Que no había exoneración de responsabilidad sino que se liberaba de la indemnización a LAPA y a los funcionarios más destacados, sin dar nombres. Que la mayoría de los acuerdos

se suscribieron en Buenos Aires, y algunos en Londres, porque los abogados se trasladaron allí.

Manifestó que participó en el informe final del HSBC, que fue el cierre prácticamente de las compañías aseguradoras y de su intervención; que es un informe de hace poco más de un año, con la nómina completa de todos los pasajeros y la situación que generó las indemnizaciones, el monto por el cual se cerró en la totalidad de los casos; informe del que tiene copia (que aportó), agregando que también se discrimina en pesos y en dólares los pagos y los honorarios. Señaló que este informe es habitual, se hace a pedido del estudio de Londres y eso mismo le deben haber mandado al HSBC; agregando que los reaseguradores normalmente quieren cerrar definitivamente el caso. Dijo que en este informe se incluyen sólo los pasajeros, pero también hubo indemnización a las cosas, equipaje, y demás.

Recordó que hubo un abogado que representó a muchas víctimas, que fue Julio Cueto Rúa; que fue una negociación colectiva, para pagar una determinada suma de manera conjunta; que el nombrado representaba alrededor de 30 pasajeros y se cerraba por grupos. Dijo que en determinados casos se pagaba el monto global y ellos lo distribuían, controlando el monto individual que cobraba cada uno. Que nunca entregaron un monto genérico, ya que la suma tenía una imputación clara para cada una de las víctimas.

Refirió que mientras se desarrollaban estas negociaciones existía la causa penal, pero en la misma no participó el estudio. Que no exigió escrito de renuncia de la acción penal a la otra parte porque los asesores penales indicaron que jurisprudencia vigente disponía que si se firmaba un acuerdo en el marco del Código Civil y del Código Aeronáutico implícitamente había una renuncia a la acción penal.

270) *María Mercedes TRAMA*

Refirió que actualmente vuela como tripulante de cabina en vuelos ejecutivos privados en Guinea Ecuatorial, y ahora está de vacaciones en el país.

Poder Judicial de la Nación

Manifestó que trabajó (primero como auxiliar y luego como comisario de abordaje) en LAPA desde 1995 hasta que quebró. Que voló B 737-200 (hasta 1997 ó 1998), B 757, B 737-700, e hizo el curso del B 767 pero no lo llegó a volar.

Respecto a Weigel, dijo que lo conoció, y voló mucho con él (cree que siendo él copiloto), no habiendo tenido nunca inconvenientes ni nada que le preocupara.

Señaló que estaba conforme con las condiciones de seguridad de la empresa.

271) Arturo Leonardo BALIZANO

Refirió que es empleado de la empresa internacional de seguros Marsh, americana, que está dentro de las quinientas empresas más importantes y tiene un departamento específico en Londres de aeronavegación y asesoramiento.

Respecto al accidente de LAPA, dijo que fue designado como gerente a cargo de la cuenta de LAPA y la relación con el cliente era su responsabilidad.

Manifestó que más allá de lo profesional, el día del accidente vivió la coincidencia de que iba manejando por Lugones y por unos momentos fue testigo presencial; que hizo unos llamados telefónicos porque la compañía manejaba seguros de LAPA y de Aerolíneas Argentinas y cuando le dijeron que era un avión de LAPA fue a la oficina y realizó la secuencia de avisos y reportes en el área local y Londres.

Dijo que a partir del accidente se establecen procedimientos de asistencia a víctimas y familiares, que son procedimientos estándares que realizan todas las líneas aéreas. Que se hizo mesa de ayuda en Buenos Aires y en Córdoba, coordinadas por LAPA, los aseguradores y ellos, para brindar asistencia, cubrir las necesidades y coordinar cualquier requerimiento de los familiares, como por ejemplo traslados y alojamiento.

Mencionó que se hizo una oferta a través del grupo asegurador. Que había tres categorías: fallecidos, heridos serios y heridos leves. Que el grupo asegurador negociaba para llegar a acuerdos con las familias y cerrar casos.

Comparándolo con otros siniestros, en cuanto a tiempo, cantidad y proceso de cierre, dijo que al año se encontraban cerrados el 50% de los casos, señalando que en la industria lleva entre 5 y 6 años el cierre total de los mismos.

En cuanto a los criterios que toma en cuenta un asegurador de línea aérea, dijo que primero se cierra el reaseguro internacional y luego el nacional; que hay distintos mercados y se miran los estándares de calidad, la disposición de flota, la dispersión geográfica; que la industria aeronáutica está interrelacionada y es un mercado que se conoce en todo el mundo. Que esto lo hacen los principales funcionarios de la compañía.

Refirió que al momento de liquidar un siniestro, la póliza cubre por un lado el daño a la aeronave y por otro el reclamo de los damnificados, que está reglamentado por ley y limitado por el código.

Manifestó que cuando ocurre el siniestro, tienen 30 días para determinar si el siniestro estaba cubierto o no por la póliza.

272) Valeria KENT

Refirió que hizo traducciones en la causa de documentación al idioma inglés; que no lo hizo sola y tuvo ayuda de gente conocida (no peritos) y del estudio donde trabaja, ya que tuvo que investigar mucho porque hay términos complejos en los conceptos aeronáuticos con los que no estaban familiarizados, agregando que no los consultó con nadie del ambiente aeronáutico.

Al serle exhibida la traducción acerca del tema de la planilla de Weigel, advirtió que se corrió la columna de "S", señalando que eran muchos documentos por lo que no recordó si lo hizo ella.

273) Rogelio Ricardo CIRIGLIANO

Poder Judicial de la Nación

Manifestó que actualmente trabaja en una empresa privada como gerente de línea aérea.

Dijo que al momento del accidente de LAPA, y desde un año antes, era vocero de APLA. Que llegó a Aeroparque treinta o cuarenta minutos después de ocurrido el hecho; lo convocaron a un salón, en el fondo, donde estaba el Presidente de la Nación y los Ministros, para que diera su opinión, y no lo hizo porque era imposible; ellos querían saber qué había pasado con los pilotos; el Brigadier De Saa dijo que los pilotos estaban vivos y le solicitó que fuera a determinado hospital; fue pero no estaban; fue a otro y no los encontraban; y alrededor de las 2 de la mañana dijeron que no estaban, entonces se acercó a la aeronave y les dijo que verificaran la información porque de ahí no pudieron salir los pilotos.

Indicó que en ese entonces el presidente de APLA era Gatti, el vicepresidente Soriano, el secretario de seguridad Siri, de actas Doile, y entre los vocales estaba Piotti.

Dijo no recordar el conflicto de APLA y LAPA; señaló que había un piloto de LAPA en la comisión directiva (Otamendi) que llevaba los casos de LAPA y pretendía que funcionaran como un cuerpo colegiado y muchas veces no era así, no recordando tampoco reclamos en los que pueda haber estado involucrado.

Al ser preguntado acerca de si ratificaba que en un primer momento APLA hablaba de la responsabilidad de los pilotos en el accidente, dijo que a los pocos días de ocurrido, dos personas de APLA que eran Piotti y Siri hablaron con la prensa, cuando el único que podía hacerlo era el declarante. Que ellos trataron las diferencias sindicales de Aerolíneas Argentinas y Austral, y los periodistas les sacaron el tema LAPA, entonces ellos off de record dijeron que hubo error de los pilotos y esto salió en las primeras planas; como que eso era lo que pensaba APLA. Entonces el presidente de APLA le dijo que diera una conferencia de prensa explicando esto, lo que hizo junto al vicepresidente de APLA y otro periodista, y en ella

se habló de los términos técnicos de por qué ocurrió el accidente. Que no tuvo presiones acerca de qué decir, y tampoco lo permitía.

Agregó que por lo de Piotti y Siri hubo queja de la comunidad de pilotos. Que hubo pares de Aerolíneas Argentinas que lo cuestionaban a él que era copiloto, por haber dicho que los pilotos habían tenido fallas y por eso había ocurrido el accidente, y la explicación que les daban era que eso era lo que realmente había sucedido; que las palabras de la gente de Boeing fueron “flaps in” (el flaps estaba arriba) y por eso nunca despegó el avión.

Manifestó que APLA participó en la investigación del accidente con Martín Buxton, copiloto de Aerolíneas Argentinas que había hecho el curso de investigación de accidentes, junto a algún otro y al presidente de la asociación; que a dicho informe el resto de la asociación no tenía acceso, y en su caso particular nunca lo pudo leer puesto que el presidente no lo dejaba.

Refirió que es un informe que fue elevado a IFALPA (donde está Mac Innis) y escuchó -por esa época- que había sido avalado por la asociación.

Por último mencionó lo que considera errores o mentiras de Piñeyro en su película, queriendo demostrar que no eran responsables los pilotos, y presentándose como comandante cuando no lo era, entre otras cosas.

274) Roberto Andrés GLOGAU

Señaló que es Director de la compañía de seguros Marsh, que es la cobradora de seguros número uno en Argentina; que hace seguros personales y corporativos, indicando que Balizano trabaja con ellos.

Refirió que es un mercado específico y los centros de suscripción están en Londres, Francia y Alemania; que es un mercado complejo y son pocos, y los términos y condiciones son anuales, en base a la experiencia que tienen de la siniestralidad de las líneas aéreas.

Manifestó que el contacto con LAPA fue a partir del año 1997; que él viajaba por otro cliente y se acopló a la dirección de LAPA en 1999, aclarando que el tipo de cobertura era por los cascos de aeronaves y por las

Poder Judicial de la Nación

responsabilidades, siendo los costos anuales de seguro en esos conceptos de alrededor del millón o millón y medio de dólares.

En cuanto a los recaudos para contratar el seguro y para renovarlo, señaló que había inspecciones anuales de los suscriptores a las instalaciones de LAPA, y dicha empresa hacía presentaciones a través de Boyd en el mercado de Londres explicando cómo funcionaba la empresa y cómo se iba desarrollando, las flotas de aeronaves, las incorporaciones, los valores asegurados, las medidas y recaudos que tenía la empresa, y se explicaba a los mercados el futuro de la compañía.

Respecto al concepto que había de LAPA en los mercados, dijo que la percibían como una aerolínea de gran potencial comparada con lo que había en Latinoamérica.

Manifestó que en el momento del accidente de agosto de 1999, estaba en París con otro colega y con Boyd, porque éste hacía la presentación para la renovación del programa que se hacía en Londres, Francia y Alemania. Que cuando tomaron conocimiento del accidente se cancelaron todas las citas que tenían en París, se volvió a Londres, tuvieron una reunión en las oficinas de Marsch y se dirigieron al suscriptor líder donde se trató la necesidad de dejar de lado los límites de la indemnización del Código Aeronáutico y la urgencia de Boyd de volver a Buenos Aires para ponerse a la cabeza del tema.

Agregó que como resultado de esto se dejó de lado el límite de u\$70.000 y algunas indemnizaciones llegaron a los u\$2.000.000. Dijo que no es habitual que los indemnizadores adopten dejar de lado los límites, pero esto se logra por las relaciones de largo plazo, el conocimiento del cliente, porque hay confianza en la cuenta, que puede tener gran crecimiento a futuro, pero no es una decisión que se tome en todos los casos.

Indicó que posteriormente al accidente el seguro fue renovado a fines de septiembre, y el accidente no influyó en incrementos de costos y demás.

275) José Mario BIANCHI

Manifestó que es jubilado de Aerolíneas Argentinas. Que no voló en la empresa LAPA pero conoce a Chionetti y a Boyd por la actividad que desarrolló como piloto y haber tenido contacto con ellos en algún momento.

En cuanto a sus antecedentes profesionales, dijo que estuvo en el Ejército Argentino, voló aviones en empresas de taxi aéreo, en 1977 estuvo en Austral, y luego en Aerolíneas Argentinas hasta el 2001, donde fue dos años copiloto de B 737-200 y luego de B 747-200.

Refirió que cuando se fue de Aerolíneas voló aviones particulares, y uno de ellos era un avión especial que por el que debió hacer un curso en abril de 2001, equivalente al B. 737-700, en que por una cuestión de conveniencia se contrató a LAPA para hacer el curso. Que lo iniciaron en el centro de instrucción de LAPA (la parte teórica), cree que en la calle Córdoba, y posteriormente fueron a Estocolmo donde hicieron la instrucción en simulador, impartida por un piloto de LAPA (comandante instructor de LAPA Gerardo González).

Que después de ello voló ese avión por un año. Que posteriormente ingresó como inspector de aeronaves de la Fuerza Aérea hasta fin del año 2002, donde por los cambios de la aviación aerocomercial B crisis del 2001- SW lo invita a participar como instructor de B- 737-200, y trabajo allí desde noviembre de 2002 hasta marzo de 2003. Que posteriormente tuvo una oferta para volar en África, contrato que aceptó y estuvo un año volando allí. Luego volvió, lo reincorporaron en SW, y cuando esa empresa incorpora el 747, lo designa a cargo de la jefatura de esa línea. Que dejó de trabajar en SW en agosto de 2004. Luego lo convocó gente que estaba creando la empresa Sol, lo incorporó como gerente de operaciones, y dejó de trabajar una vez habilitada la empresa, o sea que sólo estuvo en el proceso de certificación de aeronaves.

En cuanto al curso que realizó en LAPA, dijo que la empresa en la que trabajaba contrató a LAPA para la instrucción y que el accidente no fue obstáculo alguno para ello, ya que un accidente no puede significar la

Poder Judicial de la Nación

descalificación total de una compañía. Agregó que ese curso que recibieron ha tenido una calidad excepcional, que es más, lo motivó a sugerir al piloto que hizo el curso con él que dejaran por escrito la calidad del curso que habían recibido, basándose en el hecho que habían recibido muchos cursos en Aerolíneas B que tiene buena reputación en cursos-, pero este curso de LAPA fue excelente, los instructores merecían respecto por su calidad profesional y en aquel momento lo dejaron manifestado en una nota a la gerencia de operaciones.

Señaló que su hijo trabajó en LAPA durante un año volando como copiloto de B 737-200, y nunca escuchó de su hijo una queja, nada en contra y ello fue beneficioso por que le permitió ingresar a Aerolíneas Argentinas.

En cuanto al método que utilizaba para calificar a las personas que examinaba, dijo que las empresas tienen un manual de operaciones, en el cual en la parte de instrucción está detallado el sistema de calificación, por lo cual el sistema que aplicaba era el de la compañía, pero generalmente son casi todas iguales. Que en la face teórica es muy difícil que alguien tenga algún inconveniente y en la parte de simulador la calificación generalmente se circunscribe a cuatro niveles S, NS, S+ y Exc y esto es lo que vale, es decir lo que el instructor pone al final. Que hay una parte donde el instructor hace las observaciones, donde a su juicio se pueden dejar asentada las objeciones de mayor trascendencia, pero que no invalidan a la a calificación final; que son comentarios y a veces sirven cuando la calificación es un NS.

Dijo que en el caso de Aerolíneas, por la magnitud de la compañía, excepcionalmente las objeciones le llegaban al gerente de operaciones. Señaló que los procedimientos a seguir, en caso de ser reprobados, están detallados en el MOE.

Al ser preguntado acerca de cómo calificaría a un comandante de 6.000 horas de vuelo en total y 1.200 horas en el avión que vuela, dijo que sin dudas es un piloto experto y esto también está estipulado en el MOE entre

los requisitos para ser comandante. Indicó que estos valores demuestran una experiencia muy reconocida, y hoy, a nivel mundial, por la carencia de pilotos profesionales y la expansión del transporte aéreo, cada vez se ponen requisitos más bajos. Que no obstante, las horas de vuelo no son las que definen todo; que sabe de pilotos que con 15.000 horas de vuelo no han podido acceder a comandante y otros con menos horas pero con aptitud natural lo han logrado. Que al piloto que tiene dificultades en el manejo le cuesta prestar atención a otras cuestiones que suceden en la cabina. Que por todo esto, es muy relativo, pero ese es el trabajo que debe tener una jefatura de línea, evaluando permanentemente a sus pilotos a través de sus instructores.

Respecto a cómo juzga el comportamiento de un piloto que desobedece la alarma de configuración, dijo que verdaderamente sorprende porque estaría dentro de los elementos básicos que debe conocer el piloto para operar la aeronave, ya que es la madre de las alarmas, y es muy raro no responder al sonido o advertencia que da la alarma. Que sorprende, pero si esto se hubiera dado en un simulador hubiera provocado la reprobación del piloto.

Por otro lado, señaló que la empresa particular donde trabajó era propiedad de Federico Sichi, que no sabe si tuvo relación con Deutsch; y que él no intervino en la decisión de hacer el curso en LAPA, sino que fue de Juan Carlos Ardalla, el otro piloto que trabajaba en la empresa.

Manifestó que fue uno de los primeros inspectores de la Fuerza Aérea con habilitación en B. 737-200. Dijo que uno de los requisitos que ponía FA para volar en EE.UU en esa época era mejorar la experiencia de los inspectores, ya que es muy importante que el inspector tenga conocimiento específico en el avión que tiene que inspeccionar; es esencial conocer el avión que se va a inspeccionar.

En cuanto a que con anterioridad al 31/8/99 no había de estos inspectores, dijo que no quiere descalificar a los que actuaron en períodos previos porque muchos tenían una experiencia previa, y hay cosas como evaluar la aptitud del piloto en las que el inspector no necesita tener

Poder Judicial de la Nación

experiencia previa, agregando que la habilitación en el avión que se inspecciona sirve para ser más detallista en la calificación.

Refirió que sin duda antes había una responsabilidad mayor de las compañías en la evaluación de los pilotos, en atención a los inspectores que existían en la Fuerza Aérea. Que para el piloto era más significativa la inspección del jefe de línea que la de la autoridad Aeronáutica, porque el primero iba a mirar con más detalle la actividad, pero ello no descalifica al inspector que mira la operación en general.

Señaló que el sueldo en la Fuerza Aérea era lamentable, pero que cree que le cubría el peaje y el combustible.

Refirió que el que decide presentar un piloto a la inspección es el instructor, y a su entender la responsabilidad primaria de la capacitación y calificación es del jefe del línea.

Respecto a la preparación técnica de los pilotos antes del examen, dijo que el mismo es conducido por un proceso de instrucción, que lo lleva a cabo la empresa; el requerimiento surge del jefe de línea, y si la empresa no es de gran magnitud es este jefe de línea quien inicia el proceso de instrucción; que el instructor es quien está en contacto con el piloto y lo califica, y es el instructor quien le dice al jefe de línea si el sujeto está o no en condiciones. Si se llega al final del proceso y el sujeto no está en condiciones, si se lo presenta a examen o no, el que lo decide es el jefe de línea. Que no conoce ningún caso a lo largo de su carrera en el cual el piloto hubiera sido presentado al examen por el jefe de línea en contra de lo aconsejado instructor.

Al ser preguntado acerca de que si en los recurrentes aparecen anotaciones que informan desconocimiento de lista, que es lento, cómo lo compatibiliza con el control de cabina que señala imprescindible, dijo que si el piloto es aprobado es porque las observaciones no comprometen la seguridad de vuelo. Que en el supuesto de que las observaciones demostraran que el individuo no está preparado, entonces hay que tomar una acción, y si es un comandante, lo más probable es que se indique que debe volar con instructor.

En cuanto a si tiene alguna explicación de este accidente, dijo que le sorprendió que en la grabación del CVR se escuchara la alarma y que los pilotos la desconocieran; que la acción debieron haberla tomado ni bien se movía el avión, y sorprende que la hayan desconocido. Que no concuerda la experiencia que tenía el piloto con su acción. Que ignora el rol del copiloto, quien debería haber tomado una acción, ya que la cadena de errores debía haberse interrumpido.

Sobre la conformación de la pareja, señaló que generalmente es aleatoria, porque depende de la organización de la empresa; que una con 50 pilotos es fácil de compatibilizar, pero si tiene 10.000 es muy difícil hacerlo. Que no se tiene en cuenta el tema experiencia para conformar la pareja, ya que se sobreentiende que si el individuo está habilitado puede llevar adelante esa función.

276) Jorge Luis CAMBIAGNO

Manifestó que actualmente es copiloto de Airbus 340 en Aerolíneas Argentinas, donde ingresó en el 2007. Que trabajó en LAPA, en la que ingresó a mediados de 1998, y allí voló todo los aviones de la empresa, siempre en la función de copiloto, y nunca voló con Weigel, a quien sólo conocía de vista.

En cuanto a su experiencia previa a LAPA, dijo que estuvo varios años en la aviación ejecutiva (en ALATA, ex aéreo Chaco, transportes Neuquén), y tenía 2.000 y pico de horas de vuelo. Que para entrar a LAPA rindió un examen con 250 personas y al tiempo lo llamaron para ingresar; tuvo el examen teórico y el curso de 737-300, señalando que los cursos que recibió en LAPA fueron adecuados para la función que iba a desempeñar. Que en LAPA acumuló 1.000 horas de vuelo. Que nunca tuvo que despegar un avión no go, y sus compañeros tampoco. Que nunca voló con comandantes de quienes tuviera dudas de su capacitación profesional.

Refirió que cuando ingresó a LAPA, los comentarios del ambiente eran buenos (antes eran malos), pero en la época en que él lo hizo todos querían ir a esa empresa, porque era el futuro y se veía que todo estaba

Poder Judicial de la Nación

bien; que en LAPA vivía haciendo cursos, y cree que nunca estuvo vencido en ningún curso, agregando que todos ellos eran “a cara de perro”, el que aprobaba, aprobaba.

Le fue exhibida la fs. 20/35 de su legajo, y reconoció su firma. Dijo que no fue un curso inicial complicado, y no recuerdo las observaciones, en las que se ven errores técnicos de pilotaje en instrucción.

Indicó que no sabe cuánto tiempo después del curso empezó a volar en la empresa; que inicialmente voló con instructores, y luego con comandantes que no sabe si eran nuevos o no, ya que uno confía en que la programación sea correcta, y uno no conoce a todos sus compañeros.

En cuanto a su calificación del curso inicial, dijo que fue S en todas las lecciones. Que no cree que la persona que lo calificó fue generosa con él sino al contrario, que por los comentarios anotados –si bien pueden haber sido correctos- es como que están demasiado explicados los errores, y esos errores no son coincidentes con la nota.

277) Valeria Julia BERWICK

Señaló que se desempeñó en LAPA desde octubre de 1995 hasta el 2001; que voló desde el principio B 737-200 hasta el final, mechado con otros aviones. Refirió que voló con Weigel; que cuando ella ingresó él era copiloto, y no puede decir nada en particular de él; que estaba entre los comandantes más comunicativos.

En cuanto a la programación, dijo que se la daban los últimos días del mes anterior. Respecto a los cursos que hizo, dijo que eran de total utilidad, y hacían prácticas de evacuación para cada avión.

Manifestó que sólo recuerda un rumor de una denuncia vinculada con la ausencia de salvavidas en un vuelo a Punta Cana, pero que lo que sabe es que en sus vuelos a ese lugar, que fueron muchos, había salvavidas.

278) *María Lucrecia CORREA MALACCORTO*

Contadora y pasajera del avión siniestrado, dijo que en la época del accidente trabajaba en un banco y por auditorías era común hacer viajes al interior. Que ese día viajaban a Córdoba; llegaron medio tarde al check in, por eso tuvieron esa posición en el avión (los últimos asientos).

Manifestó que desde que se ubicaron en el avión, y estaba en posición para despegar, el piloto relató que estaban demorados, les informó el tiempo y clima en Córdoba, y fue muy agradable. Que a partir de eso empieza a carretear el avión, se inclinó para el despegue y ahí sintieron un golpe y todos como en una coctelera se fueron para adelante; hubo una explosión a pocos metros y ella se había desatado de la butaca; que el avión se parte o hay algo raro, un giro o un movimiento del avión, y ve una bola de fuego en el avión; que una azafata que viene caminando la pasó a Inés -su compañera- y fueron atrás de la azafata; un señor quiso abrir la puerta; la azafata la intentó abrir, se abrió mal, y ella ahí se tiró, no recuerda si fue por una manga o no, y atrás fueron Inés y Rubén, pero no los vio a ellos; que ella se cayó varias veces de nervios o no sabe; que ellos también corrieron y cuando se encontraron y se dieron vuelta había muchas explosiones y el avión estaba prendido fuego.

Relató que los bomberos llegaron rápido; que quisieron volver para ayudar y no los dejaron, y vieron que sacaban personas.

Dijo que no sintió nada anormal en el carreteo del avión hasta ese momento. Que cuando el avión quiso salir, sintió como un golpe, como que iba a levantar y cae, como que nunca levantó; que ella dijo ya viene el despegue y el despegue no llegó. Que sintió un golpe y cayeron las mascarillas; sintió una explosión estando el avión en movimiento, y fue un calor inmediato, si no corría se quemaba. Que siempre el avión estuvo en movimiento, y cuando para fue que vino la azafata y se tiraron rápidamente.

Refirió que cree que antes de cruzar la Costanera ya había sentido la explosión y el fuego, cuando estaba aún en movimiento. Que entre la explosión y que ella llegó a la puerta hubo un tiempo.

Poder Judicial de la Nación

Señaló que del olor a combustible se dio cuenta después; que se le deshizo la ropa y tenía olor a combustible; la camisa se le deshacía sin estar quemada. Que cuando salió del avión le quedó olor a combustible en la ropa.

Agregó que desde su ubicación vio el fuego que venía de afuera y como si fuera una bola de fuego que le tapó la visión de la parte interna del avión; que ella estaba en la fila la 19 y esto sucedió 3 o 4 filas más adelante, y venía del lado de la izquierda del avión. Que ella sintió el fuego debajo de los pies, como que se le quemaban los pies; que el fuego fue delante de ella y de su lado, invadió el avión y sintió que le quemaba los pies, sintió calor en sus pies. Que todo esto fue en el carreteo.

Por no recordar el color del fuego, se le leyó su declaración obrante a fs. 523, y se acordó que las llamas amarillas medio rojizas.

En cuanto al comandante que les había hablado durante la demora, recordó que tenía una voz agradable, no sumamente formal, que no hablaba acartonado, estaba como relajado, y no sabe cómo explicarlo.

Al ser preguntada acerca de la broma del nombre de los tripulantes que hiciera, dijo que ella ese día no tenía un buen día de trabajo, y el que habló le parecía que tenía buena onda y fue lo que sintió, pero no recuerda y no puede especificar si hubo algún chiste; que eso le quedó ya que estaban demorados y le pareció agradable la voz.

Agregó que luego del hecho tuvo contacto con la aseguradora; tuvo una mediación y terminó el reclamo; que no tuvo asistencia ni apoyo pues su caso personal era complicado sólo a nivel humano, porque tuvo contacto con sobrevivientes que no pudo ayudar.

Refirió que ella estaba sentada al lado de la ventanilla del lado izquierdo; que ella vio por la misma, y puede asegurar que no vio que los flaps se desplegaran.

279) Horacio Daniel NUÑEZ

Manifestó que desde octubre de 2006 vuela en Aerolíneas Argentinas, y que voló con Borsani en LAN.

Refirió que ingresó en LAPA en octubre de 1998 y su último vuelo fue en enero de 2002, ya que se fue de la empresa por despido ese año. Dijo que voló los dos primeros años en B 737-200 y luego, dos años en B 737-700. Que cuando lo despidieron estuvo sin volar cuatro años y después ingresó a LAN donde estuvo un año y medio. Que finalmente pasó a Aerolíneas Argentinas, donde ahora vuela B 747-400 jumbo, y en todos los casos mencionados lo hizo como primer oficial.

Comparando la instrucción de LAPA con las otras dos empresas, dijo que en LAPA siempre fue muy buena, y siempre cumplió con todo lo que solicitaba la FAA. Que a su manera de ver la calidad de la instrucción era similar o mejor en muchos casos.

Manifestó que nunca tuvo que vivir una situación de inquietud de seguridad de vuelo o desconfianza, que la empresa siempre se mantuvo en los márgenes de seguridad.

Refirió que con Weigel voló un par de veces, cree que a Bahía Blanca, dos semanas antes del accidente. Que profesionalmente volaban handling muy bien, pero no puede explayarse más porque sólo fueron dos vuelos, en los que el trabajo fue seriamente desarrollado, y fue un comandante standard. Que si no se equivoca porque pasó mucho tiempo, se respetaron las disposiciones de cabina estéril. Que parecía buena persona, y no recuerda el trato con las azafatas, pero con todo el mundo se manejaba muy respetuosamente como lo hacía con él.

Acerca de lo que oyó del CVR del accidente, dijo que tiene entendido que no se respetó la cabina estéril y no se utilizó el flaps; que la alarma de configuración sonó y no tomaron acción al respecto.

Sobre cuál es su explicación del hecho, dijo que simplemente fue un accidente y todos los accidentes en aviación, en su poca experiencia, son muy similares; una cadena de eventos y en el 99% son fallas humanas porque los aviones están hechos para que no se caigan; que esta vez fue distracción de ellos que no prestaron atención a la alarma. Que recuerda un

Poder Judicial de la Nación

caso que se mencionó en el curso de CRM de un accidente similar de United, que no es insegura y es una de las mejoras líneas aéreas del mundo.

Al serle preguntado qué hubiera hecho como copiloto si le hubiera sonado la alarma, dijo que abortaba el despegue; que se espera que el comandante tome la decisión, se realiza un call out, y si el comandante no toma la decisión de abortar el despegue la tomaría él; y esto le llevaría 5 segundos.

Por otra parte, refirió que cuando ingresó en LAPA no tenía experiencia en jet porque venía de FAA, y hacía dos años que no volaba regularmente, y si le permitieron volar es porque lo calificaron bien.

Señaló que la instrucción en LAPA era exigente y si el instructor tenía dudas acerca de la capacidad de un piloto, no lo hubiera dejado ocupar el cargo.

Le fue exhibida la fs. 34/47 de su legajo. Dijo que cuando ingresó Borsani era Jefe de línea y Diehl gerente de operaciones. Que él tuvo un 60% de standard – (menos), y considera que vuela bien. Que en 1996 rindió examen en LAPA y no entró, y por eso en FAA lo sacaron de vuelo. Que en 1998, si no hubiera estado en condiciones, Borsani y el instructor Juan Smith no lo hubieran dejado volar.

Reiteró que sigue considerando a Weigel como standard a pesar de lo ocurrido el 31/8/99; que fue un accidente, lo mismo que el de Tenerife de 1977 de más muertos; que se ve que ese día Weigel no tomó la decisión correcta y son segundos donde un error tan grave puede tener como consecuencia lo que ocurrió el día del accidente.

280) Miguel MAGALLANES

Reportero gráfico que estuvo en el lugar luego del accidente. Refirió que cuando llegaron a Sarmiento (cabecera sur de Aeroparque), vieron la masa de fuego a la izquierda, y se puso a grabar el fuego que era descomunal y a medida que iba grabando las llamas, el periodista le iba

tratando de explicar que era un avión con 100 personas y se dedicó a grabar el hecho, el avión, lo que quedó del Neón. Que fue de los primeros reporteros gráficos que llegó al lugar y los hechos ya estaban consumados.

Acerca del foco del incendio, manifestó que puntualmente hizo un zoom achicando el ángulo de grabación y era muy notorio que se veía el fuselaje y ventanitas del avión y una llama azul de derecha a izquierda que afectaba al avión; que era como un caño de gas roto, no le consta, que alimentaba a lo que quedó del avión. Que él estaba a unos 50/80 metros, lo que le acercaba era el lente, y con el lente parecía todo más lento; que la impresión era un soplete que apuntaba para ese lado y cree que participó en la situación esta llama, una llamarada azul muy notoria que enfocaba al avión. Reiteró que cuando llegó todo era fuego, había una bola enorme de fuego, y a medida que el fuego se consumió se hicieron más visibles las cosas y se notó más claramente la llamarada azul.

Se le exhibió el DVD de Chionetti, y dijo que fue parte de lo que filmó.

Señaló que el avión había explotado y el gas estaba sumando a eso, aclarando que este material que se le exhibe es editado, no recuerda como lo grabó y que él se fue con esa impresión. Que tiene en su archivo el material en bruto, ya que lo conservó en su poder. Además, indicó que el ángulo analógico de la cámara hace que oscurezca más lo oscuro y brille más el fuego.

281) Horacio Alcides O'DONNEL

Refirió que es miembro de la CONEAU, que es una comisión evaluadora de las universidades del país; que es abogado pero no ejerce; que conoce a Deutsch porque es miembro del Rotary de Bs. As y se encuentran en los almuerzos, y que tiene una amistad con Boyd de más de 30 años.

En cuanto a sus antecedentes profesionales, dijo que hasta los 40 años trabajó en publicidad, luego presidió la sociedad de empresas, fue rector de la universidad UCES (que tiene varias facultades de ciencias económicas y

Poder Judicial de la Nación

empresariales vinculadas estrechamente con actividad empresarial), y presidió el Consejo de rectores de universidades.

Acerca de Boyd, dijo que lo conoce desde fines de la década del 70, cuando trabajaba en publicidad, ya que tenía vinculación con gerentes de compañías; que el nombrado venía de experiencias buenas porque había estado en Ceras Jhonsons; que primero tomaron contacto profesional y luego hicieron una amistad personal. Que tiene una impresión profesional de él muy buena porque es alguien que a lo largo de los 30 años que lo trató demostró ser una persona muy ordenada, meticulosa, sumamente responsable y con educación en grandes compañías, lo que los convierte en cuidadosos y hasta obsesivos para el modelo argentino.

Indicó que la trayectoria de Boyd es muy interesante porque trabajó mucho en el exterior, vino al país a fines del 70 y fue director de Austral y luego consultor, productor de un programa de televisión que se llamaba “Allá vamos”, que mostraba al país desde un ángulo turístico, y fue creativo. Agregó que no tuvo trato frecuente con él cuando estaba en LAPA, y debe haber volado en LAPA, pero era pasajero y nunca le pidió ventajas de bonificación de precios ni asientos.

282) Mariano BARALE

Manifestó que conoce a todos los de LAPA porque trabajó ahí, y tiene una relación profesional con Boyd. Que era gerente de contaduría de LAPA, donde se hacía el balance y control con representaciones en el interior del país. Que se desempeñó desde diciembre de 1996 hasta que la empresa quebró. Que había ingresado por una búsqueda de RRHH, en la que participaron muchos postulantes por un aviso en el diario, intervino consultora.

En cuanto a sus antecedentes antes que LAPA, dijo que trabajó en los grandes estudios de consultoría y asesoría, fue gerente de Arthur Andersen, tuvo experiencia en contaduría y administración de empresas,

estuvo en el tema de YPF con José Stensoro y cree que esa experiencia es la que les gustó a los de LAPA.

Respecto a si tuvo posibilidad de entrar a otra empresa en lugar de LAPA, señaló que había tres estudios grandes y cuando entró a LAPA había sido seleccionado para ser gerente de auditoria en Price; ya le habían definido la fecha de ingreso, y cuando surge lo de LAPA -y sin la confirmación de ingresar allí- le sedujo mucho más ese proyecto y fue a Price y explicó la situación.

Indicó que en LAPA habían recibido 400 CV por el aviso, de ahí escogieron en un proceso de selección 20 para entrevistar y de esos quedaron 3, y él fue el elegido.

Refirió que una vez en la empresa se le transmitió el mensaje de crecimiento de LAPA, y fue lo que más le gustó del proyecto, que era hacer una línea aérea de primera línea de nivel nacional e internacional; que había gente joven con muchas ganas de hacer crecer a la empresa y esto lo indujo a tomar la decisión de deshechar la posición de Price, aún cuando el ofrecimiento económico que le hacía LAPA era inferior.

Acerca de las primeras acciones que tomó, dijo que reorganizó las funciones y tareas de las personas que dependían de él; que se tomó gente con un perfil distinto al que había por lo que iba a venir en el futuro. Que se hicieron mejoras relacionadas con el control a proveedores, recepción de documentación en forma centralizada, control de ingresos, se implementaron sistemas de administración contable y dos meses después se implementó un sistema de control de ingresos para contar en tiempo real con los billetes vendidos desde todos los puntos de venta, que permitía un control de integridad de procesos de venta y relacionado con proveedores y la aprobación de facturas.

Que hubo que capacitar a la gente, a los cincuenta de Buenos Aires y también a todos los del interior, sobre todo de ventas, simultáneamente, y esto fue a fines de 1997.

Señaló que LAPA tenía buena relación con otras aerolíneas y con United, por las millas, con el proceso de conciliación de saldos. Que con

Poder Judicial de la Nación

la cámara que las agrupaba (JURLA), se juntaban para hacer valer sus derechos.

Acerca del Sistema IATA clearing house, dijo que todas las líneas que estuvieran en ese sistema (Aerolíneas Argentinas) podían comprar billetes de LAPA emitiendo el pasaje; que el clearing era entre las aerolíneas a nivel mundial, los vendían y cobraban con 100% de seguridad; que era como obtener una licencia ISO.

Manifestó que participó en los allanamientos de la empresa cuando fueron por la parte contable, en los que había gente de la AFIP. Aclaró que la empresa estaba auditada por una firma internacional que es Becher Lishtenstein y Asoc., señalando que cuando Eduardo Becher tenía a cargo la cuenta, todos fueron dictámenes limpios sin salvedades ni restricciones, y los estados contables marcaban de manera razonable la situación.

Que tiene conocimiento de informe de la AFIP hecho por Emlek, y no estaba de acuerdo con lo que éste decía.

Se le exhibió el informe de la AFIP (fs. 2vta.), y señaló que mucho no dice. Respecto al proceso de allanamientos, dijo que fue gente de AFIP y empezaron a buscar y pedir cosas; que les dieron todo lo que pidieron, secuestraron información e hicieron back up de sistemas, se llevaron lo que pudieron, pero no todo lo que necesitaban para hacer un análisis de la empresa. En cuanto a la “limitación genérica”, dijo que en ese párrafo se circunscriben a la información secuestrada, y por eso no ubicaron el sistema contable que permitiera hacer un análisis adecuado. Que tendrían que haber vuelto a pedirles para ver qué les faltaba para tener todo, para hacer un análisis completo. Que se había implementado un sistema contable con el que era imposible que no contaran, y se llevaron los libros diarios. Que Becher en la certificación que hace, dice que surge de los registros contables que no es posible funcionar sin un sistema de administración contable con 70 usuarios.

Agregó que en el primer allanamiento se encontró con una compañera de la facultad; y que cuando se llevaron las cosas se incluyó el

informe de ese mes y le dio tranquilidad que las cosas que fueron a buscar estaban y que no volvieron a pedir cosas.

Manifestó que LAPA contrató a Raúl Mariscoti, quien hizo informes para refutar lo que escribió la gente de AFIP. Se le exhibieron las fs. 14567 y 14569, y dijo recordar esos informes.

Acerca de la fs. 5vta del informe de AFIP (cuadro de inversión de capacitación de pilotos), dijo que la persona de AFIP compara 1997, 1998 y siete meses de 1999, cuando se tienen que comparar períodos homogéneos, por eso seguramente los saldos e inversiones son menores en 7 meses que en 12 y hay que tener en cuenta ingreso de personal y flota. Que los gastos de capacitación fueron creciendo y no disminuyendo como dice Emlek; los gastos crecieron porque la empresa crecía.

Respecto a los gastos de mantenimiento, dijo que junto con ellos se trabajó en la redefinición de criterios contables referidos a los repuestos que se compraban; que Mariscotti dice que en el año 1998 cambiaron un criterio de contabilización y cambiaron el repuesto reparado a nuevo. Que se dieron cuenta de que cuando había que cambiar un repuesto del avión se mandaba a reparar y volvía a la empresa y ese stock se podía volver a utilizar; que el criterio contable que se cambió fue que ya no se lo trataba como un gasto sino que la reparación se amortizaba en 12 meses, entonces pasó de ser costo a ser inversión y todos los años sistemáticamente se tomaba inventario de los repuestos y la gente de Becher participaba de eso, y ese inventario coincidía con los saldos contables.

Refirió que se hicieron capitalizaciones muy importantes por parte de Deustch en los años 1997, 1998 y 1999; en marzo de 1999 Deutsch hizo un importante aporte de capital de 50.000.000 de dólares, años anteriores ocurrió lo mismo, y también con posterioridad al accidente. Que todos los montos fueron de u\$s 120.000.000, y la razón de esos aportes fue porque era un gran proceso de inversión por crecimiento de aviones y repuestos, y se requerían fondos para invertir. Que luego del accidente aportó dinero para sostener la empresa, ya que decayeron las ventas de pasajes. Que el resultado del ejercicio de 1999 fue pérdida y esto ocurrió en los últimos 4 meses.

Poder Judicial de la Nación

Agregó que la pérdida de 1997 y 1998 era insignificante con la venta en la empresa, y con una depuración adecuada operativamente no daba pérdidas, y la empresa estaba en una situación de equilibrio para esos años.

Al serle preguntado si hasta el final la empresa tuvo balances positivos, dijo que en 1997 operativamente dio \$ 100.000 de ganancia, en 1998 dio pérdida (aprox. \$ 6.000.000), en la que influyó la cancelación de vuelos por problemas en la torre de Ezeiza; y en los años 1999 y 2000 fue más importante la pérdida, y esto se constata en los estados contables.

Señaló que no encuentra vinculación entre estos números y los componentes de seguridad de la empresa, ya que en seguridad siempre se invirtió en lo que era necesario.

283) Carlos Alberto POMPA

Refirió ser periodista cronista de Canal 9. Manifestó que el día del accidente venían hacia Tribunales a cubrir el caso de Cabello y con Miguel Magallanes tomaron Juan B. Justo, cuando vieron un fogonazo hacia el cielo que aparentemente era el avión de LAPA contra el caño de gas, entonces tomaron Bullrich y salieron a Lugones. Que llegaron minutos después del accidente y vieron algunos testigos que vieron pasar el avión y personas lastimadas, un taxista que llevó personas, ambulancias de SAME, no vieron sobrevivientes, y vieron el avión desde un lugar privilegiado.

En cuanto a la afectación de la casilla de gas en el accidente y la magnitud del fuego, dijo que es una suposición suya pues no tiene conocimientos para poder evaluarlo, pero el caño de gas produjo que el avión se incendiara, ya que el avión quedó en el trayecto de ese caño de gas.

Que recuerda más las imágenes de TV que lo que vio ese día, agregando que la magnitud de las llamas tenían que ver con la llama de gas, que estaban del lado de Sarmiento, cuando los sobrevivientes eran los que estaban del lado de la estación de servicio.

Le fue exhibido el DVD de Chionetti, y dijo que la imagen más fuerte era la del gas saliendo. Que antes del avión se veía la llamarada del gas; que ellos se encontraron con eso y no sabían que era un avión, ya que parecía un accidente con el caño de gas.

284) Claudio FERNÁNDEZ ARÁOZ

Manifestó que es ingeniero industrial (con medalla de oro y Master en Stanford) y consultor de empresas. Dijo que conoce a varios imputados (Deutsch, Boyd y Diehl), pero no tiene relación de amistad o personal con ellos. Indicó que Deutsch los contrató para que colaboren como asesores en la búsqueda de gerentes y entre ellos estaban Diehl y Boyd.

Agregó que trabajó tres años como ingeniero para el Mercado Central y los últimos 26 años como asesor de empresas en Europa, y en Eghon Zender para la búsqueda y contratación de gente. Que esta última es una de las tres mejores para asesorar en la búsqueda de gerentes; que trabaja ahí desde hace 23 años en la búsqueda de ejecutivos.

Señaló que el contacto con LAPA a través de Deutsch fue a finales del año 1995, cuando les planteó un proyecto de crecimiento de dicha firma en una reunión en su oficina (llena de modelos y maquetas de aviones), por el cual necesitaba un apoyo gerencial con mayores estándares. Que quería buscar cuatro posiciones: Director comercial, de mantenimiento, de operaciones y luego administrativo financiero. Que como resultado de esto, para director comercial lo presentaron a Boyd, pero cuando Deutsch lo conoció consideró que le parecía como alternativa para Director General..

Agregó que lo que se tiene en cuenta para un ejecutivo son las capacidades gerenciales, la experiencia funcional, y para mantenimiento experiencia más sectorial. Que en el caso de Boyd lo que fue muy positivo era su experiencia como ejecutivo formado en el programa de Ceras Jhonsons, que es sobresaliente como escuela profesional, en Pepsi Cola en Argentina, y que también tuvo mucho éxito como Director Comercial en Austral, y la combinación de esas capacidades fueron determinantes.

En cuanto a las otras búsquedas, llegaron a Diehl, Scunzia (mantenimiento), Guerra. Indicó que Deustch pidió que la selección se tuviera en cuenta a nivel internacional, y de la red de 63 oficinas en el mundo varias se dedicaron a la búsqueda. Que se investigaron 35 compañías, se discutieron más de 6 candidatos para cada posición, y se entrevistó para el área de operaciones gente en el exterior. Que finalmente decidieron contratar a Diehl y a Scunzia por la ventaja cultural de ser argentinos.

285) Gabriela NÓBLEGA

Manifestó que en la actualidad trabaja en una compañía financiera que se llama Tarjeta Plata.

Dijo que ingresó en LAPA en octubre de 1997 como analista de empleos y trabajó hasta el año 2002; que dependía de la gerente de capacitación y empleo –Rastelli-, que estaba en el área de recursos humanos, donde estaba Arzeno. Que se dedicaba a la búsqueda y reclutamiento de personal de todas las áreas de la compañía (entre ellas vuelo, mantenimiento, etc.). Que ella era psicopedagoga con cinco años como analista de empleos y con formación en Previnter.

Refirió que se ocupaba de la publicación de avisos, de la recepción de CV; que en cuanto a lo técnico los seleccionaba Operaciones, y se los convocaba para el examen técnico, de inglés, y luego de la evaluación psicotécnica pasaban a la etapa de instrucción o capacitación.

Agregó que las entrevistas las hacía ella con el área de operaciones, y estaba vinculada a evaluar las expectativas e inquietudes del postulante. Que ella hacía el análisis por las expectativas y necesidades, y la capacidad de adaptación; tomaba los test gráficos para evaluar las características de las personas que se incorporaban a la empresa. Que con ellos se puede evaluar el aprendizaje y la adaptación a las normas.

Indicó que en algún momento se comenzaron a hacer evaluaciones para pasar de copiloto a comandantes. Que Operaciones les daba los listados de quienes calificaban y se les tomaba examen.

Comentó que a Etcheverry le hizo el examen cuando se incorporó, y a Weigel lo conoció de vista en Aeroparque, desconociendo si se le hizo examen a él como al anterior, y no recordando si cambió de posición mientras ella trabajaba de eso..

Le fue exhibido el examen de Etcheverry (fs. 94 del Legajo), y dijo que es su letra. En cuanto a la frase “la ansiedad lo vuelve menos prudente”, señaló que no recuerda la evaluación total, que el examen está formulado a modo de hipótesis, y no se predice la conducta a futuro. Agregó que esa entrevista la hizo con Diehl.

Se le exhibieron las fs. 9/10/11 del legajo personal de Golotylec, y también reconoció su letra, manifestando que intervino con Gabriel Borsani. Señaló que a las entrevistas acudía el jefe de línea o el gerente de operaciones, o alguien de operaciones, y eventualmente fueron instructores; pero la decisión final siempre la tiene la gerencia de la línea que está buscando el personal.

Refirió que su designación se debió al proceso de selección de una consultora, y la tomó Arzeno que después fue su jefa.

Respecto a a los test que se tomaban, dijo que eran gráficos, HTP, desiderativo y Rotschchard; que algunos se hacían en la misma jornada y en otros casos no; que tomaban entre hora y hora y media y los analizaba ella, y le llevaba media hora ó 40 minutos el análisis, y la formación que tiene la prepara para tomar los test.

Que en algunos casos entrevistaba junto con Operaciones y en otros, primero entrevistaba ella y luego la línea; que no siempre eran simultáneas.

Mencionó que en la gerencia de RRHH se llevaban los legajos de todo el personal de la empresa y ella tenía acceso a los legajos. Que eventualmente se archivaba la documentación, y para poder acceder ella se lo solicitaba a la administración de personal, que llevaba el registro de ausencias,

Poder Judicial de la Nación

los recibos de sueldo, etc.; que en algunos casos los exámenes ella los agregaba a los legajos pero a veces los guardaba y no se archivaba el psicotécnico por una cuestión operativa.

Manifestó que antes del accidente no accedió a los legajos de Weigel y de Etcheverry, y luego de una semana de ocurrido el mismo, volvió a la oficina y los había pedido el juzgado, por lo que estima que no estaban allí, pero no recuerda haber ido en particular a ver estos legajos. Sostuvo que fue una vez a la JIAAC y que no recuerda si le mostraron el legajo de Etcheverry.

Al serle preguntado si quien no tenía el psicotécnico podía no regularizarse para la percepción de un sueldo, dijo que no.

Señaló que José García, Carlos Martínez, Daniel Amigo, Fabián Chionetti, Rubino, Aras, De Víctor, Gazzera, Lipka, Otamendi, Borsani, Argimón, Ciarlo, Novo, Misa, Henry, Veliz, Marcelo Gallino, Burutarán, Monteleone, Lucero, Ossa, E. García, González Ramos, Boyer, J. Rodríguez, López Borghello, Mignona, Spinelli, Fainberg López, Yanielli, Quintana, Torre, Adaglio, Fayolle, Marchetti, Velásquez, Palacio, Batioli, Escriña, F.Perez, Biró, Bruggia, Valle, Miranda, Carnero, Bredeston V. Sñancehz, Oliveira, Noya, Carrión, Carrizo, J. Jiménez, Olcese, Builla, Kroll, Gaspari, Mc Inture, De Lucca, de la Serna, Smith, Gomez, Ruiz de Galarreta, Baigorri, Zurro, Chara, Moroni y Golotylec no realizaron el test con ella porque eran personal antiguo. Que puede haberles tomado algún test psicotécnico o entrevista a ellos si volaban internacional o por algún cambio de flota.

En relación a Weigel, dijo recordar que frente al ascenso en diciembre de 1998 no se le tomó psicotécnico o entrevista y no sabe por qué, que está absolutamente segura porque lo conocía de Aeroparque y ella era la única que los hacía y no lo hizo. Que en esa época tomó psicotécnicos a otros copilotos que ascendían a comandantes de B 737-200. Agregó que los resultados de los psicotécnicos no se volcaban en el sistema informático.

Indicó que el INMAE les daba la aptitud y ellos veían el ajuste de la persona a la compañía, y que no era mandatario de la FAA requerir estos informes a la empresa.

Respecto a Alejandro Paredes, dijo que era gerente de administración de personal y con él interactuaban; que él era el gerente de liquidación de sueldos, y ella dependía de capacitación y empleos, pero había comunicación, por ejemplo el primer vuelo era la fecha de ingreso. Que se informaban las fechas de ingresos, pero ella no informaba los psicofísicos.

Agregó que los legajos estaban en custodia de Alejandro Paredes, y ella incorporaba los psicotécnicos; que se comunicaba con él por mails o por memos, de acuerdo a cada situación, y eso se pasaba para darle el alta. Que no recuerda haber comunicado un ascenso de copiloto a comandante.

Al serle preguntado si ella puede diagnosticar episodios hipomaniacos, dijo que no y que no sabe qué son.

286) María Inés Elena VIGGIANO

Pasajera del avión que viajaba por tener que hacer una auditoría en Córdoba, que refirió que las personas de su grupo fueron los últimos en hacer el chequeo; que tenían las filas 19 y 20; los llevaron con el micro hacia el avión, la mayoría de los pasajeros ingresaron por la puerta delantera y ellos accedieron por la puerta de atrás. Que no notaron nada anormal; era como un vuelo tranquilo; que en un momento se inclinó hacia el pasillo y vio las indicaciones previas al vuelo. Que habló el comandante por la radio y les dijo que estaban retrasados y que se bajaban las luces por norma internacional.

Indicó que cuando el avión comenzó a carretear escuchó como cuando un auto agarra una piedra; que ellos estaban del lado izquierdo y a cuatro filas de la turbina, y le llamó la atención que no levantara vuelo, y pensó que había algún inconveniente; que iba a velocidad normal y se frenó de golpe y luego salió a una velocidad impresionante; que ella trató de resguardarse físicamente para protegerse de los golpes, y luego fue todo un caos, que trató de estar lo más calmada posible pero la mayoría de la gente gritaba, era terrible. Que había un ruido ensordecedor y el avión se movía para

Poder Judicial de la Nación

un costado y para el otro; que del lado que estaban ellos dio un golpe muy pero muy fuerte contra algo y como que después se estancó; que ella se quedó en la silla por temor a que hiciera como antes, que frene de golpe y salga nuevamente. Que no se podía levantar por el cinturón; logró sacárselo y se fue a la puerta de atrás donde había varios pasajeros; que fue del lado izquierdo de la puerta; que un pasajero que era de la fila 16 fue el primero que se levantó, y vio el fuego que tenía adelante suyo. Que cuando vio el fuego pensó que iba a explotar y al llegar al pasillo del lado izquierdo la puerta no estaba abierta, y cuando consiguieron abrirla era complicado para bajarse; que sentían que el fuego se les venía encima; que ella estaba del lado izquierdo y veía del derecho a sus compañeros, y Rubén gritó “empujen” y ella empujó con la mano y no vio más a la gente; que todos querían bajar; ella quedó en el vértice de la puerta y no podía pasar, y de a poco trató de bajarse, se logró tirar sin mirar qué había abajo, cayó en cuclillas, vio a sus compañeros y empezaron a correr hasta la estación de servicio. Que cuando llegaron a la estación de servicio se dieron vuelta y vieron que el avión estaba todo prendido y se abrazaron los tres; que ella no sabía ni cómo se llamaba; otras tres chicas que viajaban juntas estaban muy alteradas, se trataron de acercar para ayudar pero ya no había nada que hacer; que los quisieron llevar en ambulancias pero como no tenían tantas heridas, se fueron con una persona que estaba en el semáforo hasta el Banco donde ellos trabajaron, llamaron a su familia para que se queden tranquilos luego los trasladaron al Argerich.

Señaló que el fuego lo vio recién cuando se levantó de su asiento; que cuando empezó a corretear estaba oscuro y luego adentro dejó de estar oscuro, se iluminó, pero evidentemente era por el fuego como de la turbina izquierda incendiada. Que el fuego lo vio sobre la derecha, como que se iba extendiendo por ese lado, iba tomando la parte derecha del avión; veían que se venía el fuego –hasta la casilla-, y por el olor insoportable pensó que era el combustible, y aguantaba para respirar casi hasta que se abrió la puerta.

Que en ese momento lo asoció al combustible. Que la parte del lado derecho quedó como al lado de la garita de gas.

Acerca de lo que vio iluminado en el avión que dejó de estar oscuro, en ese momento lo asoció con que se había encendido algo.

Que sentía mucho calor en la ropa (tenía camisa manga corta) y la tiene guardada; que tiene atrás como una mancha de humo. Que sentía que el fuego le quemaba por el calor y la combustión que había.

Respecto a lo de la turbina izquierda incendiada, dijo que el fuego venía de la izquierda a la derecha, que el avión estaba partido, y el piso estaba muy frágil; que la llama era altísima, venía de izquierda a derecha y luego tomó todo el lado derecho, y por eso sintió que el fuego se venía atrás de ellos.

Agregó que había muchos gritos, y no escuchó gritar a las azafatas; que no distinguió orden imperativa de alguien que diera órdenes, sólo escuchó la voz de su compañero cuando dijo empujen. Que luego le quedó dolor por la fuerza que hizo al empujar la puerta. Que ella iba con Lucrecia Correa Macorto y Rubén Perotti.

Respecto a las lesiones que tuvo, dijo que fueron un golpe en la cabeza, dolores internos en la costilla, y estrés post traumático.

Indicó que ella vio que el avión carreteaba y no levantó vuelo, pero vio por la sombra del avión que se levantó la nariz.

Dijo que el olor a combustible lo asoció al avión, si bien nunca sintió olor a combustible de avión, pero que era como el del auto, y nunca lo relacionó con el gas; que era muy fuerte y no se podía respirar.

287) *María Victoria GNECCO*

Dijo ser diseñadora gráfica y trabajar en Tango Jet.

Refirió que trabajó en LAPA, y actualmente se relaciona con Deutsch y Chionetti por la relación laboral actual. Que empezó a trabajar con Deutsch en el año 1992 en INTA; y luego pasó a LAPA en 1995; que era secretaria y asistente de Deutsch, le sacaba fotocopias, organizaba sus viajes, y hacía el trabajo habitual de secretaria para todas sus empresas. Que siempre

Poder Judicial de la Nación

trabajó en Avda. Santa Fe 1970, 3er piso, cerca de Deutsch. Que él viajaba bastante tiempo, estaba mitad en Argentina y mitad afuera, y cuando estaba en Argentina asistía a las oficinas temprano a la mañana, y tenía reuniones ahí y en otro lado.

Manifestó que la agenda diaria era muy ágil, que tenía muchas reuniones, y se reunía con Boyd pero no puede especificar con qué frecuencia. Que con Diehl o Chionetti no eran tantas las reuniones, que pudo haber tenido reuniones con gerentes pero no eran lo habitual. Que no había una constante en las reuniones, porque viajaba constantemente y tenía muchas empresas (INTA, Casa Tía y LAPA).

Al serle leída su declaración donde dijo que se reunía con todos los gerentes semanalmente y le mandaban informes, dijo que había reuniones de gerentes que eran semanales y si Deutsch estaba en Buenos Aires y podía, asistía a esas reuniones. Que ella no participaba en las reuniones de Deutsch, sino que lo asistía en su trabajo.

Que no conocía a Weigel ni tenía contacto con los pilotos.

Que la hija de Deutsch trabajaba en la compañía, estaba en el departamento de publicidad y asistía a ese departamento, pero no sabe específicamente lo que hacía.

Que ella no iba a reuniones familiares de Deutsch, pero sí fue a uno o dos cumpleaños; que en una oportunidad estaba Conrado Lipka y Laura Rodríguez, no recordando otros de LAPA que ella conociera.

288) Laura Graciela RODRÍGUEZ

Refirió que es secretaria de un abogado que tiene un estudio jurídico y un par de empresas.

Indicó que a LAPA ingresó en julio de 1987 y estuvo allí hasta que quebró; que ingresó como secretaria del gerente comercial y luego pasó a ser secretaria del Director General, que primero fue uno y luego Boyd, y había otra secretaria que era la del Presidente y se manejaban entre las dos. Que su

oficina estaba en el tercer piso de la Avda. Santa Fe, donde estaban las oficinas del Director General y del Presidente. Que ella trabajaba al lado de Gnecco, y si ella no estaba podía prestar asistencia al Presidente. Que también el gerente comercial (que era Lorenzetti) tenía oficinas ahí.

Mencionó que en ese mismo piso había una sala de reuniones, en la cual se reunían los gerentes de área, cree que los miércoles, a la que asistía siempre el Director General y el Presidente si estaba en Buenos Aires.

Manifestó que alguna vez fue a una fiesta de cumpleaños de Deutsch, adonde había gente de otras empresas de él; que también fue Gnecco, no recordando haber visto a Boyd. Agregó que Lipka fue en algunas oportunidades, pero no cree que tenga relación personal con Deutsch.

289) Darío Alejandro GIANETTI

Refirió que ahora trabaja en mantenimiento, en Iberia, en Ezeiza. Que trabajó en LAPA, donde entró como mecánico en 1999 ó 1991 y terminó alrededor del 2000 como inspector de mantenimiento.

No recordó ningún hecho particular entre 2 pilotos de LAPA, ni suceso entre Piñeyro y Weigel en la época de SAAB en 1996.

Se le exhibieron las fs. 6524/6525/6526 (RTV aportados por Piñeyro), correspondientes al RTV Nro. 1775 en el que figuran como comandante Piñeyro y como copiloto Pérez, señalando que es su firma y aclaración en los últimos casilleros, lo que significa que se efectuó un servicio, se hizo la inspección y quedó habilitado el avión, aclarando que este libro se usó hace muchos años. Mencionó que indica tres novedades técnicas –una de ellas horizonte stand by inop, y lo que dice es que se verificó el sistema y en el tercero “horizonte” se trabajó en sistema.

Al ser preguntado acerca de qué diferencia hay entre ellas y las novedades 4 y 5, dijo que está aplazado en un trabajo a la noche, que se deja para una etapa posterior, es un diferido. Que a fs. 6525 se mantienen las fallas 4 y 5, que están como 1 y 2, y tiene sentido porque estaban diferidas.

Señaló que se hace tránsito y se observa el RTV con anotaciones del piloto; se hacen testeos correspondientes y si funciona correctamente se lo

da como servicio o se soluciona si hay que solucionarlo antes, o se difiere para cuando se tenga tiempo si puede seguir volando.

En cuanto a las tres primeras novedades, dijo que aparentemente el inconveniente estaría solucionado, se tomó la acción y no está reportado en el siguiente. Que puede suceder que la misma novedad técnica surja a los pocos días.

Aclaró que el horario es el universal, no es el argentino, y que de lo anotado son 3 horas más. Señaló que si firmó, selló y habilitó el avión significa que el avión estaba en condiciones para volar.

Manifestó que conoce a Piñeyro; que se lo volvió a encontrar luego de LAPA, en Ezeiza, cuando él volaba a España, en el check in de Iberia. Que tiene un amigo en común con él que es Sergio Dotta, quien en esa época estaba de supervisor o mecánico, siendo más antiguo que el declarante.

Indicó que no recuerda cuántas copias de RTV; que había una original y supone que quedaría alguna copia, aclarando que todos los RTV son de uso interno de la compañía, y no van a la DNA.

Refirió que en 2001 tenía habilitación para hacer inspección mayor en B 737.

Por otro lado, manifestó que no conoció ningún caso en que un comandante volara con avión no go, ni hubo presión empresaria para volar aviones no go.

Al serle preguntado si él levantó las novedades 1 a 4 de fs. 6524, dijo que no, y que recuerda quién es L35 y la firma; que de la 5 a 8 sí le pertenece la firma. Agregó que hay un solo tramo de vuelo anotado, Aeroparque –Col, que recordando que hubiera nadie de mantenimiento en Colonia; que puede falta un tramo, el de regreso; y que si las fallas las presentó en Colonia, para saber si estaba en condiciones de operar o no habría que verlo en la MEL. Que esto varía de acuerdo al vuelo; a Colonia eran diez minutos de vuelo, y tener dos horizontes y stand by inop no es el único elemento para tomar en cuenta si está operativo, depende de la MEL y la

operación del avión. Indicó que la energía al stand by se toma de barras esenciales.

Manifestó que si hay duplicidad en acciones tomadas en las fallas, dijo que pueden ser atendidas por distintas personas y la responsabilidad es de cada uno.

Dijo que el RTV se corta cuando está totalmente completo, y no se acuerda si tenía que tener todos los tramos del avión o no, que depende de la compañía. Que completó los 2 RTV. Agregó que había un taller de aviónica, y que un MERA es un mecánico especialista en avionica.

Por último, dijo que las novedades de Piñeyro quedaron solucionadas y en el otro RTV sólo aparecieron las diferidas, y la del horizonte no volvió a repetirse.

290) Carlos Alberto SPIKA

Manifestó que está retirado del Ejército, donde estuvo desde 1974 hasta 2003. Que conoció a Weigel en Rosario, y estuvo como su copiloto en 1981 y 1982; que volaba un Airlin III y un Cessna. Que profesionalmente era una persona muy normal y cumplidora; que Weigel era teniente y el declarante era su jefe. Que él venía de tener otro copiloto con problemas y con Weigel nunca tuvo problemas; que era extrovertido, normal, alegre, quizá hacía alguna broma; era disciplinado, abierto y daba su opinión. Que hacía el plan de vuelo, meteorología y nunca tuvo problemas y tenía su trabajo al día.

Señaló que el Cessna Weigel lo volaba solo.

Dijo que no sabe el concepto del Ejército en relación a Weigel, pero seguramente lo calificó porque dependía de él y nunca tuvo inconveniente, y también lo debe haber calificado el jefe de operaciones.

Refirió que no sabe que es cabina estéril; que en todas las aeronaves se leen listas de chequeo y con Weigel no hacían bromas.

Indicó que el Ejército tenía un Cessliner que es un jet, pero no sabe si Weigel lo voló, quizás en alguna oportunidad como copiloto.

Poder Judicial de la Nación

Respecto a los legajos en el ejército, dijo que cree que en una época había varios, pero el informe de calificación era uno solo. Que a López Camelo lo conoce del ejército y fue su instructor de vuelo.

Agregó que había varios instructores.

Se le exhibió la fs. 207 de legajo de Weigel de Fuerza Aérea, y dijo que lo firma el Coronel, que era comandante de aviación, donde dice que fue habilitado.

Luego se le exhibió la fs. 60 vta. del Legajo del Ejército, y dijo que aparecen faltas leves; que no recuerda si estaba volando con él en ese momento, y que el apercibimiento bajaba la calificación. Que no sabe si los días de arresto por una falta de disciplina pueden estar relacionados con el accidente.

291) Enrique PIÑEYRO

Actualmente cineasta, refirió que ingresó a LAPA como primer oficial de SAAB 340 en diciembre de 1988, estuvo un año afuera por reducción de personal; fue reincorporado a fines de 1992 y estuvo hasta el 12 de julio de 1999, fecha en que renunció. Indicó que pasó a comandante de SAAB en abril de 1995 y a primer oficial de B 737 en marzo de 1993.

Refirió que conocía a Weigel y voló varias veces con él; que su opinión personal es buena, cree que era un buen hombre, tenía el nivel intelectual más destacado del grupo, restauraba cuadros, y tenía sentido del humor, pero en un momento tuvieron una discusión agria por un vuelo. Que en lo profesional no tiene la misma opinión; cree que era una persona que necesitaba estar en otro entorno, o tal vez ni siquiera se hubiera adherido a la cultura de seguridad de operación de aeronaves. Que en los vuelos que hicieron juntos tenía que pararlo constantemente y podía hacerlo porque él también era comandante. Recordó un vuelo de Palomar a Mar del Plata en que pedía autorización para despegue antes de pedir la take off. Que no sabía ni

una palabra de inglés, y eso lo complicaba muchísimo porque tenía que leer manuales en un idioma que no conocía.

Refirió que en un vuelo con mala meteorología porque estaba complicada, bajaron en Mar del Plata, y todos los jets estaban demorados por eso; que Weigel quería salir igual y el declarante le dijo que espere porque había pared roja en el radar y no podían pasar por ahí, entonces hizo viraje, puso piloto automático y volvieron a Mar del Plata y esperaron como todos. Que con esto quiere decir que era una persona poco apegada a procedimientos, sin ninguna capacidad de estudio de sistemas y procedimientos o gestión de vuelo porque no entendía el idioma.

Dijo que la aplicación de la normativa es estandarizada y estricta, para minimizar errores, siendo una condición indispensable para la línea aérea la capacitación. Que estaba fuera de las posibilidades de Weigel el cumplimiento de las normas por su desconocimiento del inglés; que tenía una cultura poco profesional y eso no era lo que se exigía en la compañía.

Manifestó que escuchó el CVR del accidente y estuvo en contacto con mucha documentación que parecía orientada a demostrar que era un grueso error del piloto. Señaló que por sus vivencias en LAPA, el desorden de esa cabina esa noche era la imagen de esa empresa (con desorden) y lo que permitía la FAA en cuanto al no cumplimiento de normas.

Que si uno analiza los 127 RTV de 5 meses y 8 días, donde hay 94 falsas alarmas en aviones y alarmas rojas, es difícil hacerle creer a un piloto que con la alarma debe hacer una ejecución inmediata que es lo que corresponde.

Que a Weigel le gustaban los aviones, pero no se le exigió lo que se requiere de un piloto para estar al mando de un B 737, porque en LAPA pasaba cualquiera ya que era algo muy subjetivo de cada instructor.

Que voló con Weigel como comandante tres o cuatro veces; que luego del incidente de stand by estaban programados juntos pero el testigo se negó a hacerlo, porque después de eso era imposible lograr crew coordination para el vuelo.

Poder Judicial de la Nación

Se le preguntó si Weigel tenía una opinión suya negativa, y refirió que le mostraron una carta (puede haber sido Diehl) que tenía sabor antedatado, donde el nombrado decía que pedía no volar con él porque cualquier contingencia era motivo de demora y para él esas cosas mínimas no afectaban seguridad y chocaban con el criterio de seguridad. Que le pareció bizarro que le exhibieran esa carta como reproche, porque coincide en que tenían graves diferencias de seguridad, y los elementos mencionados en esa carta no son nimiedades.

Se le exhibió la prueba de Chionetti n° 51, y reconoció la carta aludida, pero le pareció un poco extraña la fecha. Que posteriormente a esto volvió a ser programado con Weigel, ya que el vuelo del horizonte stand by ocurrió seis meses después.

Dijo que le parece extraña la fecha de la carta porque cuando Diehl le mostró un bibliorato, él era un piloto sin una sanción; se fue de la empresa sin notificarse de nada, sólo un pedido de informes por irregularidades absurdas por exceso de peso que hizo un alije en Aeroparque. Que le mostraron un papel que decía “exceso” sin la “c”, hecho a mano y sin ningún respaldo. Refirió que ese tipo de pedido de informes era habitual; que había pedidos de explicación, incluso muchos de esos ni siquiera estaban firmados o decía Jefe de Pilotos (que era Chionetti). Agregó que él no tenía sanciones, ni cartas, ni problemas con uniformes, y la metodología era empezar a pedir cartas, algunas con acusaciones gravísimas, en vez de ver cómo lo dejaban volar a Weigel con esas acusaciones. Que el comandante García también le mostró cartas contra él y nunca las había visto ni lo habían notificado de ellas. Que si hubiera sello de “recibido”, esto ayudaría a dirimir el tema de las fechas.

Manifestó que todo esto fue cuando Diehl asume como gerente de Operaciones, en julio aproximadamente.

Se refirió luego a otras cartas aportadas en la indagatoria de Chionetti de julio de 2000.

Acerca de la de fecha 24/4/95, firmada por Eduardo Cargo, que denota mala predisposición para efectuar un vuelo con el testigo, dijo que el rumor era que Cargo no tenía el secundario terminado; y citó como ejemplo que una vez en un vuelo llegó una hora y media antes para estudiar la meteorología, le pidió al despachante Escobar que le trajera la meteorología. Manifestó que Cargo miente, aunque tampoco sabe si esa es su firma, y las cartas curiosamente no están selladas. Señaló que él respetaba las reglas y Cargo no.

Dijo que por el conflicto cultural en esa empresa se le achacaban demoras por cumplir en exceso las normas. Que Diehl le mostró una gráfica, una esquema de barras, que era una estadística de demoras, donde la barra más alta era la de él y el resto todas bajitas; mencionando el testigo que si fuera una gráfica de seguridad sería lo mismo, dando el ejemplo de cuando volaban fuera de condiciones de vuelo, con antihielo. Agregó que todos los conflictos en la empresa fueron por adherir a las normas, y jamás lo aplaudieron por hacerlas cumplir.

Se le preguntó si tuvo algún conflicto con López Borghello, y dijo que no era de sus favoritos. Recordó el vuelo del 7/6/95 donde el nombrado le pide que se siente ahí, que Argimón volaba de extra y casi terminan fuera de la pista; y el del 9/6/95, que en circulación visual Piñeyro se desorientó y realizó un 360° (aclarando que es sin motor, y que ningún lunático puede hacer un viraje sin avisar a la torre lo que se hará, por lo que es ridículo lo que está escrito) en lugar de volver; mencionando que en ambas ocasiones le dijo “vos no viste nada, está claro?”, y luego pide no ser programado con el testigo.

Dijo que esto es turbio y ridículo, que desafía a cualquier piloto a que pase a 300 metros de la cabecera y lo aterrice dentro de la pista; que es un disparate ante las leyes de la física, es imposible. Que si hubiera pasado a 1.000 pies tendría que haber tirado el avión a 90 grados, y puede garantizar que pasaba la ruta 2; que hay tablas de performance.

Repitió nuevamente que no tiene ni una sanción; y que esta persona que le hacía la seguridad a LAPA estuvo varias veces bochada, tuvo

Poder Judicial de la Nación

incapacidades técnicas, tampoco pudo ascender a comandante en LAN Chile ni en Aerolíneas Argentinas, donde está ahora.

No recordó el tema de volar con copiloto extra, pero dijo que como no tiene sanción ni nada se ve que no fue tan grave. Agregó que eso se hace en todas las aerolíneas del mundo y en LAPA se hacía.

Mencionó que nunca jamás se despistó, que eso hubiera salido en los diarios; y que jamás hubiera hecho un 360° porque sino estaría en algún balcón de Aeroparque.

Respecto a la carta del 28/6/95 de Angel Marchetti, en la que se mencionan reiteradas discusiones y un vuelo donde se afectó la seguridad de vuelo porque le faltó el respeto, dijo que la misma no tiene sello de fecha de ingreso a la empresa. Insistió con el perfil de sus “fiscales”. Dijo que estuvo en el curso cuando ingresó Marchetti porque estaba para comandante, y a todas luces el último era Marchetti, quien curiosamente sacó las mejores notas (mejores que Kart y otros que eran excelentes), y era obvio que algo había pasado. Que nunca pudo ascender, y cuando fue a declarar a la instrucción lo demoraron por las incoherencias que decía. Señaló que ellos jamás pudieron ascender a comandantes y son “fiscales” de comandantes.

Refirió que él presentó una carta por el tema del horizonte stand by, objetando la técnica profesional de Weigel, que está muy cuestionada, y la suscribió por haber volado con él, haciendo un meduloso informe de su desapego a las normas, agregando que las características de Weigel eran ultra sabidas en la empresa.

Acerca del incidente de 1995 en un vuelo a Mar del Plata con Weigel, dijo que no hizo ninguna carta porque no se violó la reglamentación y no se corrió peligro.

Acerca de por qué no documentó esa tendencia manifiesta de Weigel a contrariar estándares de normas de seguridad a la que alude, refirió que si evaluaba algo mal y lo podía controlar, se hacía sin documentar; que él no hacía informes por sucesos, sino tendría que pasarse la vida escribiendo.

Manifestó que nunca fue sancionado en LAPA, pero de todas maneras hostigarlo era una práctica común, programarlo y desprogramarlo, saltarlo en el escalafón era común. Que en una época lo llamaron al orden porque en un curso a las auxiliares les dijo que no despeguen en el baño, y se le interrumpió el curso, pero no tuvo sanciones.

Sostuvo que las quejas contra él se hacían a través de notas a pedido de alguien, que evidentemente tenía poder sobre la gente que las presentaba, como una de copilotos de SAAB, cuatro días después de que él en una carta dijera que era inevitable un accidente, considerándola una confesión escrita de que se estaba volando no go.

Se le exhibió la carta del 18/4/95 (prueba 55 de Chionetti), y dijo conocerla, que la hicieron circular por la empresa, le llegó por fax y se la mostró Diehl; que la firman los comandantes González Ramos, Lucero, Monteleone, Weigel, Fainberg López, Borsani y Gallino.

Agregó que voló como comandante hasta su último vuelo en la empresa en abril de 1996, con aproximadamente 3.800 horas de vuelo, y luego de LAPA no continuó esa actividad.

Describió los aviones en los que voló fuera de LAPA, como copiloto y como piloto de seguridad, que es traductor embarcado, al que va como extra y no tiene que tener habilitación especial para serlo; es una figura universal que no está reglada, es pasajero calificado.

Agregó que es médico especialista aeronáutico, e investigador de accidentes, y esas capacidades en LAPA no fueron utilizadas. Que es médico revisor de navegantes, y como tal hizo un trabajo que presentó en Tokio sobre estrés de transición, surgido por un accidente de Foker en Villa Gesell y otro de Aerolíneas Argentinas con despiste; que participó en la investigación de un vuelo esta última empresa en San Luis que se quebró, también en un accidente de Austral como investigador de IFALPA. Que hizo la desgrabación en Washington de la caja negra; estuvo en NTSB; en seminarios de OACI de implementación de CRM, donde proponían medidas de protección a comandantes recién ascendidos, señalando que la vinculación

Poder Judicial de la Nación

directa de experiencia de vuelo y recurrencia de accidentes es prácticamente geométrica.

Dijo que era conocido en la empresa el perfil psicológico de Weigel, lo tipificaban con recurrentes problemas de instrucción Gallino, González Ramos y Gazzera.

Se le preguntó si él estuvo sometido a tratamiento psicológico y psiquiátrico, y respondió que no hizo tratamiento sino consultas cuando lo inhabilitaron en gabinete, y una vez hace mucho tiempo por una separación.

Manifestó que presentó varias cartas graves antes de la del 13/3/96 (fs. 225), la cual estaba dirigida a De Víctor porque era quien estaba en el aeropuerto cuando se generó el tema del horizonte stand by. Que en ella habla de la función del horizonte, que permite mantener el avión derecho; el horizonte stand by está conectado a la batería, y estaba fuera de servicio como lo prueban los RTV que aportó; y que él demoró el vuelo por prohibición de la MEL. Respecto al doble sello de las cartas, dijo que ya la había presentado y la volvió a presentar el 15 de abril, y que cualquier empresa sería que recibe las dos cartas para poner una fecha.

Señaló que la comenzó a escribir el 13 y la terminó el 15; que la fecha de vuelo fue el 10/3. Que la falla se consigna, y Weigel voló después que él y no anotó nada (fs. 6524/6527); que el 13 a la noche dice “inoperativo”, y “verificado”; que le contestan que están trabajando (work in sistem) y el avión sigue volando y repite la falla; que el día 9 volaron Weigel y Monteleone sin horizonte stand by.

Refirió que las anotaciones probablemente las hizo en Colonia y la situación se desarrolló en el aterrizaje y quedó sin anotar el regreso; agregó que no trabajó con ninguna hija de Bety Pereyra.

Al serle preguntado si tuvo algún cruce con el despachante De Marsico o con el comandante Weigel, dijo que al primero le preguntó qué hacían y éste le contestó “qué quieres que haga”; entonces subió y habló con

Weigel y éste le dijo que “cada uno va hasta donde le da”, y el declarante le manifestó que violaba la ética profesional pues el avión estaba involuable.

Aclaró que ninguna de las otras fallas eran no go, sí la del horizonte stand by, pero de todas maneras está la sumatoria de errores que las listas o la MEL no mencionan; que si se juntan muchos errores, no hay ninguna MEL, pero la suma de errores la puede evaluar el comandante, ya que la asociación de fallas puede generar fallas. Que la MEL pedía dos horizontes.

Ya que a fs. 6525 no aparecen anotaciones similares, se le preguntó si es posible que lo del primer RTV fueran fallas que no se le repitieran a Weigel, y dijo que no hay ninguna posibilidad de ello, porque la contestación indica que sigue la falla, el mismo Weigel la vuelve a anotar y Monteleone también.

Que posteriormente volvió a hablar con Weigel, tuvo una charla telefónica, amable, no exacerbada ni violenta, casi triste, porque Weigel dijo que no llegaban a un acuerdo y fue como “listo, ya está”, agregando Piñeyro que hubo una contraposición de criterios de seguridad como lo señalado en la carta.

Manifestó que el RTV lo firma el comandante cuando cierra el vuelo, al final del vuelo. Se le preguntó entonces por qué el RTV está firmado por él y en que momento lo firmó; respondiendo que cuando se bajó del avión fue a Operaciones porque el avión se iba, Weigel estaba arriba del avión y no reparó en que el copiloto no había llenado el tramo de vuelta (Colonia a Buenos Aires), y lo cerró para que se vayan con las novedades anotadas, puso la firma pero no se percató que el copiloto no llenó la vuelta, se le pasó por la situación, y quedó incompleto ese RTV.

Sobre la carta al Jefe de pilotos (Chionetti) y cómo llega a la situación que expresa en el párrafo final de la misma (fs. 227), refirió que por la reiteración de situaciones, la presión por el hostigamiento y un análisis de 257 novedades que fue levantando de los registros de los vuelos. Que cuando se da cuenta de que de las 257 respuestas, 215 fueron evasivas, advierte que la situación es más grave que lo que su percepción diaria le permitía ver; que incluso las fallas a veces eran contestadas y eran falsas.

Poder Judicial de la Nación

Citó como ejemplo el vuelo 1525 del 30/3/96 con el matafuego vencido, que se dice que se cambia y luego aparece nuevamente al otro día (fs. 6494/6495).

Señaló que como desde lo técnico no era escuchado, incluyó en la carta el hecho de que si la compañía tenía un accidente era poco probable que evitara la quiebra.

Agregó que si la empresa respalda a un piloto que sale con horizonte stand by y hostiga al que paró ese avión, le está diciendo a los pilotos la forma de volar en esa empresa, y no había posibilidad de parar ese rumbo. Que no es que él fuera sindicalista, sino que aplicó los modelos de Safety management system, y explicó el sistema imperfecto. Que lo que él ponía en la carta eran las 257 fallas, y desarrolla actividades de operación normal para que tengan valor predictivo para llegar antes a la situación crítica.

Se le preguntó si en abril de 1996 le ofrecieron un cargo de prevención de accidentes, y respondió que lo que le mostró García fue una póliza de seguros de un B 737 que preguntaba si tenían un safety officer y comunicaban que era Piñeyro, pero nunca le ofrecieron ese puesto.

Dijo que sus cartas fueron presentadas a Chionetti con copia a todos los directivos de la empresa, incluida la nota del 18/4/96 (fs. 229) y la de fs. 230 dirigida a Boyd, ya que quería que el nuevo Director General de la empresa escuchara algo más que la versión de Operaciones.

Que no tuvo respuestas de Chionetti a las cartas, y en algún momento tuvo un llamado para hacer una entrevista con Arzeno, que cree que fue en julio. Que lo atendió Enrique Menéndez que parecía ser subordinado de Arzeno, y luego pasó a verla a ella; que Menéndez le preguntó si quería plata para irse o licencia médica. Que Arzeno fue amable, lo tuteaba, le dijo que se había equivocado la forma; que en un momento le dijo “bueno”, como dividiendo aguas, “si se quiere sumar a la gestión verían bueno que se retracte”, con un con cambio de tono, incluso en su expresión corporal, y él se quedó sorprendido y le dijo “cómo voy a escribir algo así?”. Y la respuesta fue

“sos inteligente, la carta está muy bien escrita”, hizo alusión al escaneo del RTV que era una sofisticación en ese momento y se preocupó porque creyó que todo era un cerrojo de Operaciones.

Comentó que Operaciones tenía una forma de expresarse particular, y cuando se encuentra con Arzeno se da cuenta de que ella tenía un nivel intelectual y cultural más elevado.

Habló también del RTV de 1995 del avión matrícula WMH, que voló siete días sin radar, en el cual aparecen Cooper -de Boeing- y Deutsch como comandantes.

Mencionó la nota de fs. 5430, donde De Víctor dice “lo vamos a lograr con nuestro esfuerzo y que las operaciones se encomienden a Dios”, según él con las faltas de ortografía habituales, indicación clara de cómo se manejaba Operaciones, que era un círculo de pilotos cerrado.

Que él pensó que al ingresar Boyd y Arzeno, podrían darle un rostro serio y organizado a la empresa, con la sustentabilidad del negocio; pero lo que le llamó la atención de Arzeno fue que no le dijo que estaba equivocado sino que la carta estaba muy bien escrita.

Mostró un cuadro de Westrum por asociaciones patológicas, burocráticas y generativas. Que lo que entendió en esa reunión de Arzeno era que el proyecto era sistémico, no había cambio, y se le iba a dar respaldo profesional a lo que venía sucediendo. Que le dio el teléfono de Diehl, y éste fue más chabacán; le mostró la carta y le dijo que le tenía que arreglar eso, que había una situación clara de que estaban en una situación fronteriza y que la carta había creado problemas y había hecho más ruido de lo que pensaba. Por eso supo que había que hacer algo más e involucrar a la autoridad, porque desde la compañía no iba a surgir.

Se le preguntó por qué lo recibió Arzeno si la carta del 14/4/96 habla de consideraciones técnicas, y dijo suponer que por el párrafo final, que no es técnico ni predictivo en términos aeronáuticos, sino acerca de la desesperación de ver lo que estaba pasando. Que hubo una nueva repartija de roles y ella le habló de espacios de poder, y por la forma en que le dio la tarjeta con el celular de Diehl, vio que desarrollaba una actividad jerárquica

Poder Judicial de la Nación

superior a Operaciones, por lo que su solución inicial se transformó en decepción final.

Que no recibió propuesta de reunión con Boyd o su sector.

Que en ese momento (junio o julio), también presentó la carta en APLA, para que hicieran la denuncia ante la FAA, y según le dijo Jorge Pardo la habían presentado, que lo trataron en Comisión Directiva (el abogado de APLA era Lucho Ramírez). Que no recuerda si la selló, no sintió necesidad de hacerlo por si desaparecía, como le sucedía con LAPA.

Que no sabe cómo siguió este tema fuera de LAPA; que si bien le inquietaba, sintió que era tan difícil cambiar la situación, y no tenía ningún tipo de protección gremial o de otro tipo, entonces hizo lo que tenía que hacer.

Se le preguntó por qué no voló más, y manifestó que pidió las vacaciones, lo que era una batalla; Chionetti lo desprogramó, y en la última charla con De Víctor, éste le dijo que la cosa estaba complicada y pidió las vacaciones porque estaban atrasadas y eran su deber; que le debían 60 días y De Víctor le dio 30 y 15, estos últimos firmados por él; y los 30 le dijo que se lo deje y él los firmaba y los mandaba a Central. Que el declarante se fue a Italia; y un día de abril lo llamó su novia y le dijo que estaba programado para los pocos días; le dijo que hable con Rubino; que cree que armaron eso y Amalia Botini lo filtró y él se tuvo que volver del viaje y se presentó a volar a la mañana; que era para una cosa fraguada de abandono de trabajo, y entendió que no iba a haber solución. Que hizo el vuelo y pidió licencia por estrés y fatiga; que era el único recurso para tomarse las vacaciones adeudadas y a partir de ahí no voló más en la empresa; quisieron hacerle una batería de test que se negó inicialmente porque eran invasivos, por ejemplo extracción de sangre; le pedían que vuele como piloto con restricciones pero nada le impedía volar de comandante; y era obvio que no querían que vuele y no volvió a volar en la empresa, de la que se desvinculó el 12/6/99 por carta documento.

Señaló que para la empresa las vacaciones son oportunas o inoportunas, cuando la fatiga crónica es accidentógena; y las daba cuando lo consideraba.

En cuanto a la circular que disponía despegues con potencia reducida, él preguntó si era así en todos los aeropuertos, ya que con Aerolíneas Argentinas siempre se despegaba al 100%, y lo hizo puntualmente por Comodoro, porque en ese caso le parecía un disparate operativo; y por todos los aviones porque el B 737 volaba ahí, pero el SAAB no.

Recordó el caso del vuelo con un orificio en timón, que se hizo contra el techo del hangar; que le pegaron al borde de ataque de la deriva, entregado el avión en plataforma; preguntándose cómo pudieron poner un avión en peligro a sabiendas, sin avisar. Refirió que si hay aire en ese orificio, se corre el mismo riesgo del Japan Airlines, cuyo video le hizo llegar a Deusch. Manifestó que no lo vio y se hace cargo; que es una rajadura de 7 cm que estaba en la parte de adelante; él miró para arriba a las 11 de la mañana, pero es equivalente a ver esa rajadura en un tercer piso y no la vio; que a ellos le llamó la atención que no la haya visto, pero no le informaron de esto. Que ese avión, dice que a sabiendas lo pusieron en línea de vuelo y a ellos los escandaliza que no lo vio pero no que lo hayan puesto en vuelo. Que esa pieza estuvo como trofeo en Operaciones, porque no pasó nada en ese avión. Que le llama la atención la concepción de seguridad de Chionetti.

Señaló que Chionetti le cuestionó haber despegado en un caso excedido en 500 libras de combustible, confundiendo carga de combustible con “alternativa” (ROATAC), considerando el declarante mala política presionar a comandantes por el combustible que cargan. Dijo que en el caso aludido, vio que cayó un rayo que no figuraba en la información meteorológica, y por eso volvió a plataforma, cargó combustible extra para alternativa y para emergencias, por cualquier cosa que pasara hasta llegar a Córdoba, pero no cambió la alternativa, agregando que Chionetti no estaba en el país cuando pasó esto.

En cuanto a que la grabación del CVR estaba a disposición de la gerencia, dijo que esto es una violación de OACI, que en el anexo 13

Poder Judicial de la Nación

dice que no deberá utilizarse el CVR para otro fin que no sea investigación de accidentes. Acerca de esto, dijo que Chionetti confesó que bajó el CVR y lo utilizó y esto es una confesión escrita de cuál era la cultura de LAPA. Que la instrucción fue no disparar matafuego si había alarma de fuego en bodega, y los bomberos entraron a la bodega; que eso lo dijeron ellos y no el declarante.

Acerca de la admisión de que se adeudan vacaciones a los pilotos porque la empresa no se las daba, esto era una política de la compañía y le permitía ahorrar dinero; señalando que la fatiga se acumula y el descanso no.

Respecto a otras cosas que le criticaban, dijo que éstas eran falta de higiene –por la barba- y cabello largo.

También recordó el volar excedido o sin un tobogán, o con 2 toboganes delanteros en mal estado –que son puertas inutilizadas- lo que informa en su momento y le contestan por radio que continúe por no haber stock; entonces es decisión del comandante, y lo ponen en disyuntiva si era novedad nueva o si se podía salir sin un tobogán (–exhibió fs. 10986-).

En cuanto a la aparente contestación de Chionetti, dijo que los directivos responsables de la empresa no hicieron nada para bajar los niveles de riesgo de la misma; que quisieron que se retracte por escrito. Que él no sabía que se escribían y firmaban confesiones de ese tenor, y eso forma parte de la política y cultura de la empresa y todo esto es lo que lleva a un accidente.

Reconoció haberse tomado las vacaciones que figuran a fs. 80 y 82 de su legajo.

Se le mostró la nota del 6/9/94, mencionando que es parecida a su firma la obrante allí; aclarando que la opción fue mucho antes que eso; que en 1993 hubo una discusión porque ascendieron De Víctor, Lipka y Gazzera, que estaban abajo pero uno era el hijo de gerente de operaciones. Respecto de esa nota, dijo que es una comunicación de alguien sin firma informando que fue seleccionado para realizar un curso.

Dijo que cree que el 24/3/95 pasó a depender de Chionetti, y antes dependía primero de Martínez y luego de Rubino.

Se le preguntó de dónde había sacado las fotocopias de los RTV, y respondió que había un bibliorato en Operaciones con los originales (hojas móviles con dos perforaciones), y allí había una fotocopidora. Agregó que en una empresa en donde la lista de pendientes no tiene valor, se pasa la novedad y se tira esa lista sin estar foliada y demás, entonces para hara un seguimiento de fallas no había otra cosa que ir acumulando fotocopias, señalando que el art. 84 del Código Aeronáutico faculta a tomar medidas concernientes.

Dijo que él renunció en 1999 y se transformó en receptor universal de papeles con fallas, y el modo en que le llegó fue en sobres, fax, proveniente del grupo posterior a que él prestara servicios en LAPA.

Refirió que había 3 RTV distintos; que presentó una mínima parte de lo que fotocopió o le aportaron y no puede reconstruir cómo obtuvo cada uno; que también había fotocopidora o fax en el hangar, y supone que los RTV de operaciones pueden decir “departamento técnico”. Que los RTC de cabina los obtuvo de la misma manera, ya que los tiraban al tacho, él lo vio que los tiraban, y le llegaban en sobre, fax, en general anónimos; agregando que también podían ser de gente de la autoridad aeronáutica.

Manifestó que le cuesta cree que la autoridad aeronáutica no haya visto los RTV, las vacaciones adeudadas.

En relación a estos RTV, había presiones, problemas de mantenimiento y de vacaciones que hacían que la seguridad se vulnerara; y había algunos aviones que tenían limitaciones técnicas importantes como los que ya mencionara; reiterando que la cultura de operación no era segura. Que la cantidad de fallas escritas de esos aviones era imposible no verla, tanto para la empresa como para la DNA. Que la autoridad aeronáutica debe ir a ver los RTV, a controlarlos, lo que sería difícil de implementar después de cada vuelo, pero sobraría si se hiciera una vez por semana. Que si los controles se hacen cada seis años, dejan de ser un control.

Poder Judicial de la Nación

Dijo que le consta que no se controlaban de ninguna manera las bases donde se lleva lo relacionado con las vacaciones, y había gente a la que se le debían años de vacaciones.

En otra jornada en la que continuó con su declaración testimonial, Piñeyro refirió que fue instruído y examinado para B 737 por instructores de Pluna (Benvenuto, Leiva, Mujica, Alonso). Que las planillas eran de progresión de instrucción, no de calificación, ya que nadie tiene claro un avión en las primeras 100 horas de vuelo, y las calificaciones son las que se dan en examen.

Se le exhibieron los exámenes del año 1993 de su legajo, incorporado por Chionetti. Dijo que las calificaciones probables son muy satisfactorio (100) y satisfactorio (75). Que él obtuvo 73 y en otro 65 y 75; reiterando que no es una calificación sino progresión de instrucción y él estaba para copiloto, no para comandante.

Mencionó que del legajo de partes de vacaciones hubo una sustracción porque falta una hoja y esto es una conducta engañosa para el tribunal.

Indicó que para ser comandante de Boeing hay que tener 3.000 horas de vuelo y 1.500 en el avión y eso se pactó con Boeing en el año 1993.

Agregó que Luna le hizo el examen de vuelo y Fortuny el de simulador. Que a fs. 6456, el que firma arriba del texto es Fortuny, que esos son exámenes y hace un comentario favorable suyo.

Se le exhibió la fs. 230 del legajo III de Weigel, para que viera si los comentarios son parecidos a los suyos; y dijo que no es la misma letra que la de su examen, que hay 6 firmas que no sabe de quiénes son, que la caligrafía no es la misma de quien llenó el formulario, que es de Luna, y él antes se refirió a Fortuny.

Manifestó que la carta que le envió a De Víctor el 13/3/96 con motivo del stand by (fs. 225/226), era por un hecho grave, y Chionetti no estaba en el país. Que luego remite la carta a Chionetti en la que menciona

otros hechos y como éste no le contesta, se la envía a otras 2 dependencias (fs. 229), al gerente de operaciones y al de instrucción porque eran la instancia jerárquica superior.

En cuanto al incidente con el orificio de timón de cola al que se refiriera, Chionetti lo responsabilizó a él y no a mantenimiento; y deduce que no se tomó ninguna medida sancionatoria, porque el Sr. Pereyra sigue habilitando aviones como si nada. Adujo que los errores son involuntarios y las actitudes son voluntarias; y el hecho fue ocultado por Pereyra o por quien movía la aeronave; que no sabe quién lo ocultó y quién movía la aeronave, pero Pereyra es el responsable y los mecánicos le contestaron que el avión no tenía novedades. Que no lo anotó en el RTV porque se supo el tema con posterioridad; pero de todos modos la anotó en otro RTV Dellagiovana.

Respecto al Horizonte stand by, Fabián Pérez dijo que el horizonte podía tener oscilaciones; que no se acuerda si había una alarma para indicar esto; que si está inoperativo y mantenimiento no levanta la novedad, sigue sin andar. Que él lo advirtió en Aeroparque, antes de salir hacia Colonia; que la MEL permitía hacer el vuelo del VMC en condiciones diurnas, pero el que no podía hacer era el de Gesell, que era parte diurna y otra nocturna. Indicó que Fabián Pérez le dijo que le parecía perfecto cuando se lo comentó, que se dio cuenta que no andaba, consultó la MEL, hizo el vuelo y en Aeroparque antes de bajarse del avión le preguntó si tenía algún comentario y dijo que no.

Dijo que entre los mecánicos de turno estaba Gianetti, que manifestó en tono amistoso “si le ponemos un toldito y lo guardamos en el hangar?”. Señaló que es un ítem que no se puede diferir, ya que es un avión que vuela por instrumentos. Mencionó que lista de diferidos era un papel sucio, que se vencían los plazos, se hacía un bollo y se comenzaba otro, por lo que no tenía ningún valor la lista de diferidos.

Refirió que a Gessell voló Weigel con Calvo como copiloto, desconociendo por qué no siguió Fabián Pérez como tal, pero probablemente porque estaba enterado de cómo estaba ese avión y se buscó cambiar

Poder Judicial de la Nación

completamente la tripulación técnica, ya que si les fallaba el único horizonte que tenían se podían matar.

Se refirió a las circulares en LAPA, y dijo que eran anárquicas, que había muchas circulares, desconociendo si eran correlativas y quién las dictaba.

Se le exhibió el anexo 120 de la prueba de Chionetti y manifestó que no se puede pretender que eso sea una prueba; que no tiene encabezado, no menciona nombre, no tiene firma, sello ni matrícula; que puede ser “corte” y “pega” de cualquier lado; que le cuesta creer que lo haya escrito un médico porque hay faltas de ortografía; que lo desorienta y hay términos que no corresponden a un certificado psiquiátrico; que es violatorio del juramento de Ginebra; que se refiere al paciente como al “sujeto”; que le parece un disparate monumental y el nombre está mal escrito y está a mano, cuando nadie escribe mal su nombre, porque es lo primero que aprendemos a escribir. Agregó que jamás tuvo una entrevista con ese señor; que le restituyó la licencia Leitmann Patt que lo vio 5 minutos, y no le hizo preguntas.

Manifestó que trabajó en LAPA aproximadamente 9 años, y la conducción de la empresa era absolutamente personalista; cuando empezó el curso en el hangar alguien de mantenimiento le dijo “pensar que la autorización para comprar el café lo firma Deutsch”, que era el propietario, y comprendía los problemas operativos pues volaba los aviones de la empresa.

Recordó un vuelo que hizo el testigo con De Víctor y que Deutsch lo llamó por frecuencia y la respuesta de Deutsch a la demanda de De Víctor fue como si no escuchara nada, y le habló del campo. Que en otro vuelo estaban con los pasajeros varados y Deutsch se subió al avión; que el piloto - De Víctor- le decía lo que había y cambió de tema. Que en el discurso de fin de año decía que la compañía se mantenía con plata de su bolsillo; todo lo que hace suponer que era una conducción bastante personalista y vertical. Que su sensación era que Deutsch era un súper gerente de Operaciones con cuña

empresaria en el medio, y quizás la nueva conducción le podía hacer entender que el negocio sería la falta de problemas.

Que la línea jerárquica que se percibía era Deutsch, Boyd y Arzeno, y esta última era la cara visible de los niveles superiores de la empresa.

Manifestó que cuando escribió las cartas sabía lo que le esperaba, ya que volar era su pasión y perdía su carrera.

Que poner el hombro en la empresa era volar más de lo permitido, aunque el mantenimiento no estuviera de todo bien; que la prédica era que había que apoyar la empresa y eso es lo que hacía Austral y así perdió 3 aviones en pocos años. Que ese era el error, porque no medían las consecuencias de un accidente. Que él quería que la empresa cumplimentara las normas, era su profesión, y lo que deseaba en la infancia; su desesperación era decirlo de todas las maneras posibles, pero no hubo caso y por eso estamos acá hoy.

Manifestó que cumpliendo con las normas una empresa es rentable, citando como ejemplo Lan Chile; pero en este caso lo aberrante se transforma en norma y la violación en sistema, generando costos demenciales porque los pilotos volaban más horas extras.

Dijo que en LAPA había un grupo de hostigados y otro de protegidos. Que algunos de los ocho comandantes que firmaron la nota lo hicieron por miedo, como el caso de Monteleone, González Ramos, Fainberg López. Que Weigel era el militante el protegido. Que la mayoría de ellos fue presionada para hacer las cosas, por la cultura patológica, y Weigel era una víctima más de eso. Agregó que Calvo, Weigel y López Borghelo eran más funcionales al esquema; que Lipka era amigo de ese grupo pero era menos hostil con los planteos de seguridad.

Refirió que Deutsch tenía contacto con Chionetti y éste admitía gente en el círculo, también de mantenimiento. Que es una percepción de él, porque no estuvo en ningún asado.

Poder Judicial de la Nación

Señaló que su caso era el más visible de los hostigados; que Rubino también hacía planteos pero tenía una actitud más cauta, y jerárquicamente estaba arriba de Chionetti.

Se le preguntó por qué no se fue de la empresa y siguió su camino por otro lado, respondiendo que no es tan fácil; que ese trabajo fue el que toda la vida quiso hacer; que no quería que lo despidieran; que Diehl y Menéndez le ofrecieron dinero para irse pero no lo aceptó; cortó la comunicación porque se quería quedar, quería su puesto de trabajo; pero se fue cuando vio que adentro había agotado todo lo que podía agotar.

Que todo fue un proceso gradual en que fue interactuando con las pautas que puso la compañía, a medida que efectuaba su expansión. Que el problema apareció con los Boeing; antes había violaciones pero no de la magnitud de cuando apareció ese avión, que desbordó a la compañía. Que sus problemas comenzaron a temprana edad profesional, proceso que se fue acentuando y se agravó, pues como copiloto recibía observaciones de no anotar tantas novedades, o efectuar planteos improcedentes, y cuando ascendió a comandante los problemas fueron sensiblemente mayores y no pararon hasta los desenlaces que relató.

Que los problemas empezaron antes de los episodios como la discusión con Weigel y la nota; con el primer avión que vino sin alarma de fuego de APU, y que hay que operar con equipos de tierra. Agregó que lo de los horizontes era tan grosero que le pidió a De Victor que le informara si la MEL estaba en vigencia.

Señaló que la situación iba empeorando. Que fue él quien le dijo a De Víctor de hacerle hacer los cursos a las chicas porque no sabían qué tenían que hacer.

Acerca de cuándo tomó la decisión de presentar la renuncia, dijo que agotó todos los caminos posibles para enfrentar esa situación, no le quedaba más que el acto testimonial y fijar responsabilidades; trataba de advertir y evitar un accidente aéreo y lo único que le pidieron fue que se

retracte. Que les adelantó que no iban a sobrevivir a un accidente, pero la cultura patológica llegaría a un desenlace práctico. Que entiende que había actos voluntarios pues le pidieron que se retracte por escrito. Que los que recibieron la carta tendrían que dar un indicio de que el accidente se podría haber evitado cumpliendo con mantenimiento, entrenamiento de pilotos, vacaciones y, de haber hecho eso, el accidente no hubiera ocurrido por estas causas. Que la responsabilidad la fijó en la carta documento de Deutsch (fs. 224 del 12/6/99).

Agregó que no es adivino, es piloto; que la operación de aeronaves es una situación de riesgo, y analizando la situación normal era previsible. Que estas dos cartas no reclaman nada, son la sentencia de su carrera de piloto, no le aportaban ningún beneficio personal; él velaba por el bien común que era la vida de los pasajeros que perdieron la vida. Dijo que él vio lo que iba a ocurrir. 'Que la documentación es contundente, con sellos y firmas al pie, y quien piense mal lo puede hacer por su propia cuenta y riesgo. Que él era conciente de que todo eso estaba ocurriendo en la empresa.

Respecto al tiempo que pasó entre las charlas con RRHH y operaciones y el año 1999 cuando renuncia, dijo que fue oficial de seguridad de APLA, a la cual pidió que no interviniera en su conflicto y por eso sólo pidieron que se lo reincorpore debidamente. Que durante su estancia en APLA se dedicó a encarar el tema de las autobombas que faltaban en todo el país, señaló todas las falencias de control de tránsito aéreo y se dedicó al espacio aéreo y a la comunidad aeronáutica total. Que en el interín le seguían llegando cosas como el vuelo sin salvavidas que llegó de la Asociación argentina de aeronavegantes, documentación de vuelos vencidos, e incluso lo hizo Distefano que era el vicepresidente de APLA. Que se ubicó en problemas globales, y cuando recuperó la licencia trató de insertarse en la compañía, cree que a fines de 1997, que no fue exitosa, y luego vino lo de la carta documento con la información que tenía. Que hay una nota de APLA pidiendo cartas de aproximación. Que no habló con la compañía cuando mandó la carta documento, y las instancias fueron abocadas en el período de retractación que no cumplió.

Poder Judicial de la Nación

Dijo que respecto al intercambio epistolar con la empresa luego de que recuperara su licencia, fue habilitado por el gabinete médico, y Leitmann Patt le dio en la mano la habilitación; con eso se presentó con Ménendez en LAPA y lo llamaron para hacer los exámenes médicos del ingreso, y él no lo permitió porque no era un ingreso y se mandaron cartas con su rechazo y ahí quedó todo. Que él no aceptaba un examen invasivo de extracción de sangre, que se había hecho una semana antes; que se negaron a una doble extracción de muestra, le pareció sospechoso la extracción como ellos la querían.

Se le preguntó si le parecía posible que Deutsch estuviese al margen de la situación que él estaba viviendo, respondiendo que puede ser posible pero muy poco probable que no estuviera al tanto. Que su renuncia él se la mandó al presidente de la empresa por los términos de la denuncia, y se la dio en mano a Dutra o a alguien que estaba ahí, porque fija responsabilidades que el estado tiene que fiscalizar, pero no percibió que se hubiera hecho nada con motivo de la misma, agregando que no recuerda cuando volaba haber tenido control de la autoridad aeronáutica.

En cuanto a la repartición del estado que debe fiscalizar y la normativa que avala esto, dijo que son todos los anexos de la OACI a los que la Constitución Nacional de 1994 les dio estatus constitucional y Argentina no fijó diferencias; que el CRA (Comando de Regiones Aéreas) delegaba en Fomento y habilitación, el INMAE, la DNA y alguna otra relativa a tránsito aéreo, y estos serían los responsables ante la falta de control.

Respecto al examen médico que lo habilitó, dijo que fue muy conveniente porque le dieron la habilitación que no le debieron haber sacado, y no estuvo bien porque tenía una restricción de volar como copiloto con piloto sin restricciones o algo así. Que esto es una restricción abstracta, como una actitud de niños de “te lo doy con mala cara”, como por despecho. Que él le dijo a Leitmann y a su colega Dra. Branjes que le parecía absurdo, pero no

hizo otra presentación porque ya tenía la habilitación. Que luego de la inhabilitación, su pasaje por el INMAE fue irregular.

Acerca del CVR del avión siniestrado, y habiendo volado con Weigel, dijo que con él no era normal que se comportara así; que le ponía frenos; que él fue el menos sorprendido de todos de que el accidente fuera protagonizado por el nombrado pues hizo un informe de cómo Weigel arriesgó un avión volando un avión sin horizonte stand by; pero sí le sorprendió la grabación.

Agregó que en una inspección de ese vuelo las conclusiones sistémicas serían trágicas, que no es posible imaginar una violación más grande a los procedimientos que lo que se escucha en ese CVR y eso que era un piloto que había sido respaldado por la empresa cuando salió a volar con horizonte stand by inoperativo, señalando que eso era poner el hombro a la empresa, permitiendo la cultura de violación de las reglamentaciones.

Manifestó que lo del accidente es un reflejo de eso, ya que no se puede apoyar a un piloto que sale no go y pretender que salga todo bien. Que el CVR indica que no sabían qué motor estaban poniendo, que violan todo, incluso la cabina estéril; que mientras ponen en marcha dicen “9, 15”; interrumpe las listas, y era conocido de Weigel que no hacía listas de chequeo; la fraseología inexistente, y procedimiento de poner flaps antes de puesta en marcha -“take off flaps”-, cuando es costumbre dejar la mano hasta que las cuando es costumbre dejar la mano hasta que las agujas estén en posición deseada; que no recuerda el call out de eso pero con luz verde mueve el avión, sale a la calle de rodaje y ahí se debe pedir la beffore take off check list; que es buena costumbre mirar el final de pista y mirar el speed brake, el trim; que se da aceleración con el avión parado y si suena una alarma un piloto estandarizado debe parar, poner los flaps, esperar que bajen y salir. Que hay una violación permanente.

Acerca de por qué fue el desconocimiento de la alarma, señaló que hay una planilla de 94 alarmas falsas, 23 que se repiten, que hay antecedente de alarma de configuración en que se despega, y su hipótesis es que las alarmas sonaban de tal manera que no se anotaban las fallas, se inicia

Poder Judicial de la Nación

un proceso de discriminación de alarma y luego de ignorar la alarma, pero eso es proceso evolutivo de alarmas que sonaban y que no se levantaban las novedades, y puede que sea una alarma a las que está acostumbrado. Que este es un antecedente directo del RTV de fs. 11053 (29/1/96) donde se despegó con alarma sonando en un SAAB.

Dijo que a fs. 6497, el comandante Lucero deja asentada una novedad en marzo de 1996, de que se le cayó potencia del motor en despegue en take off run –carrera de despegue- y decide no abortar, cuando debió haberlo hecho. Indicó que si no fue en ese momento lo tendría que haber anotado de otra manera, deduciendo que fue alarma en despegue que no produjo aborte pues no está escrita.

Agregó que Lucero esta en la nota de los protegidos, era despachante, y podría constituir la figura del apadrinado.

Manifestó que Weigel, con la alarma, debió retrasar aceleradores y ver por qué estaba sonando y en caso de que fuera por los flaps, tendría que haber selectado posición de flaps o hacer por las dudas la Before take off.

Refirió que cuando llegó el B 737 voló sin radar 7 días, y un vuelo lo hizo Chionetti con tormentas eléctricas, agregando que también Deutsch volaba aviones con pasajeros. Habló de las fs. 6509 y 6520, y dijo que Richarson y Cooper eran los instructores de Boeing, y los despachantes decían que esa no era la forma de volar (esto lo dijo Richarson y cuando se enteró pidió informe al Servicio Meteorológico Nacional).

Mencionó el RTV 1301 que indica que se cambió módulo, el RTV 1304 que continúa por no stock; el RTV 1312 donde Rubino dice “radar inoperativo” y se cambió, todo lo cual para el testigo es inaceptable e inexplicable y reflejo de una cultura que no respeta seguridad de vuelo y hace que vuele 7 días sin radar

En otra jornada en la que continuó con su testimonio, Piñeyro refirió que entre 1996 y 1999 hubo cambios en management y estamentos, de variadas formas. También que hubo vuelo sin salvavidas por no demorar unas

horas, vuelo sin radar con tormentas y persistencia de la falla 7 días; que Deutsch sabía esto porque lo voló al avión y no anotó la falla (agregó que para reparar una falla tiene que decir “repared”, sino persiste la novedad). Señaló que el avión WBO voló un mes con sobret temperatura porque tenía carga de combustión dañada. Que los pilotos ponían con despegue reducido con bled off, sin aire acondicionado en cabina, porque tiene que estar el motor 100% sin sobrepasarse de temperatura. Que todo esto para él demuestra la cultura empresaria, y hay toneladas de documentación al respecto. También nombró otro avión con deflecciones de timón que voló un mes así, con novedades pendientes, y se lo siguió volando corriendo riesgos. Que ellos dicen que vuelan con dos trim y eso se hace si se planta un motor; y había un antecedente de accidente en el año 1994, por eso es inconcebible que el avión volara así. Que esto durante un mes no se comunicó a la gerencia de mantenimiento. También comentó que Otamendi pidió por las cartas Jeppesen ya que llevaban 5 meses sin entregarlas.

Manifestó que el incidente del vuelo sin salvavidas muestra el desprecio por la vida de tripulantes y pasajeros; lo mismo que le digan que despegue una azafata en un baño. Que hay que llevar dispositivos de flotación, y en la reunión en APLA Chionetti dijo que el asiento es salvavidas y esto no es cierto. Que el dispositivo de flotación es para mantener a una persona fuera del agua sin participación activa, y un asiento sirve muy poco tiempo si está flotando en el medio del océano, porque no se visualiza.

Acerca de la canibalización de aeronaves, dijo que aportó en la causa que en el N69 y N72 se cambiaban las piezas.

Refirió que a fines de 1997 o primera mitad de 1998 hubo una reunión de 60 pilotos en APLA que le reprochaban su actitud contraria a la empresa, cuando en realidad era a la actitud de violaciones reglamentarias de la empresa. Que ellos fueron en masa, liderados por Chionetti y Borsani, para que aflojaran por los planteos de vacaciones y de tiempos de servicio, y por todo eso ellos se iban a desafiliar. Que él ya había dejado de lado su planteo personal

Poder Judicial de la Nación

Continuó diciendo que se le dio estrella negra a Argentina en el año 1998 por la documentación que él llevó, y esto fue para todo el espacio aéreo de Argentina. Agregó que vivió haciendo denuncias a FAA, y su carrera de piloto terminó con su carta del año 1996, señalando que no pasa un día en que no se pregunte si hizo todo para parar el accidente. Que hubo complicidad de la empresa y de la FAA. Que dio vueltas por estudio de abogados, y no sabe que más podría haber hecho. Que cuando pasó el accidente trataron de culpabilizar al piloto.

Dijo que en APLA habló con Peterson por la carta de Mc Innis al Presidente de la República, y Peterson le dijo que le pidiera a Mc Innis que no hable más. Que era un disparate la cantidad de horas de vuelo que se volaban, la cantidad de vacaciones que se debían, y todo esto se pagaba.

Señaló que la situación de estrella negra afectaba a todo el espacio aéreo y se mencionaban violaciones de empresas y el estado ausente permitía el desmadre. Que LAPA fue la que inauguró la tendencia cultural a no cumplir, lo que se vio acompañado a la gestión de ahorrar costos, de no contratar pilotos, traer aviones nuevos de fábrica, a los que se les rompía el radar y no tenían stock, como el caso de los horizontes stand by.

Por otro lado, dijo que sabe que hubo muchísimas observaciones en la instrucción de Wegiel, muchas publicadas en la prensa, y no recuerda si se hacía mención al instructor Bruggia. Recordó que Marcelo Gazzera le contó su pesadilla u odisea -en su transición a comandante- en el turno de Weigel y Pons; que no tenían la documentación operativa, que no conocían lista de evacuación, que se mataron en simulador, que puso observaciones y no puso calificación pues entendió que le correspondía a un superior de él. Que se notaba que faltaba una política de instrucción. Que García también hablaba profusamente del simulador de Weigel. Que este último hizo un turno con Chionetti y fue muy buen conceptuado, y Gazzera le llamó la atención; que estos problemas se repetían a lo largo de su carrera, y algunos de ellos tuvieron amplia difusión periodística.

Señaló que la expansión de la empresa era muy anárquica; que se llegaba para hacer un vuelo y en Operaciones lo mandaban a otro destino; por ejemplo le daban una carta nueva para ir a Comodoro Rivadavia, y allí se iba con circular y fotocopia. Que esto habla de cuál era la modalidad de LAPA. Que la incorporación de pilotos debe ser cuidadosa, pero se hicieron vuelos estacionales, había horas flex, premios por puntualidad, y en una cultura de seguridad tan distorsionada, los aviones debían llegar puntuales no importa cómo. Que la violación de reglamentación era compensada.

Indicó que Carlos Martínez y Díaz Jurado cobraban más; que recuerda mucha gente en charla de café, que decía que había volado 28 días, y esto lo dijo Oliveira que luego fue Gerente de Operaciones.

En cuanto a si sus películas son testimoniales, dijo que muchas cosas fueron bajadas de tono para que resulten creíbles, como el momento de retractación; y asimismo las fallas que se ven en la película son menores a las adjuntadas en la causa, y menores a lo que menciona Chionetti en la carta. Que sufrió amenazas 3 días antes de lanzar la película WRZ; ingresaron a las oficinas y se llevaron computadoras, no querían plata, le exhibieron el arma y le dijeron que estaba haciendo las cosas mal, le martillaron el arma, le dijeron que tenía que hacer silencio o algo más, lo llevaron encañonándole la espalda y se fueron, y se hicieron las denuncias correspondientes, pero no se encontraron huellas digitales.

Recordó que no entró con Weigel a simulador pero se lo cruzó en el viaje, y los comentarios del copiloto (cree que Fabián Pérez) fueron que estaba muy en la cuerda floja. Que cree que el instructor era González Ramos.

Se le preguntó si los instructores calificaban a su parecer, y respondió que esto se lo dijo Gazzera; que no lo bochó a Weigel porque lo excedía y entendía que no había una política clara para que los instructores calificaran a los pilotos. Que eso como alumno lo sentía; que tuvo un turno con De Víctor que contradecía todas las normas lógicas de instrucción; pasó el examen con problemas y al poco tiempo estaba de instructor; que una vez le puso ráfaga de viento, el declarante hizo lo que tenía que hacer e hizo un crash, y De Víctor le decía que tenía que volar comando al pecho, y eso para

Poder Judicial de la Nación

el B 737 es muy raro como instrucción de operaciones. Que De Víctor también hizo crash y se dio cuenta de que no andaba. Que había episodios como que todos los pilotos daban clase leyendo los manuales porque no había organización pedagógica al respecto. Que los únicos cursos buenos fueron los que hizo él ad honorem a las auxiliares.

Respecto a lo que surge del CVR del WRZ, en que uno dice “que mierda es eso?” y el otro “no se qué es pero esta todo bien”, dijo que no puede ser que los dos decidieron suicidarse. Que estaban en V1 rotate, completamente removidos del peligro que se les venía, pero dicen “sentated” y “rotated” con tono jocoso, lo que no entra en patrón de conducta suicida. Que todos los episodios que mencionó (su informe, el de Chionetti, la alarma de configuración en el despegue de Lucero), conforman una cultura operativa, y el piloto que está volando acostumbrado a escuchar alarmas, no es que no sepa qué es la alarma de configuración, sino que no sabe por cuál de los ítems suena; que para él nunca entendieron qué estaba pasando en el avión, y esto es parte de la cultura operacional de LAPA.

Por otra parte, criticó los test de Bender del INMAE, que se repitieron durante 25 años, siempre eran los mismos y las preguntas siempre iguales; que luego de ello tenían una breve entrevista con el psiquiatra que preguntaba si uno estaba bien, si bien eso sucedía hasta que un día alguien producía algo extraño, que en su caso fue cuando pidió 10 días por fatiga y estrés, y le hicieron test de Roschard (que lo tomaron en 10 minutos), encefalograma, http, tuvo entrevistas con la médica, y posteriormente a eso hizo un habeas data y entonces surgían informes de que él era rígido y obsesivo, que era paranoia y no sabe qué cosa más.

Comentó que participó en seminarios de NTSB y TSB de Canadá; dijo que la canadiense era la más desarrollada el mundo, basada en el Anexo 13 de OACI; que la información es de los estados contratantes, el CVR no puede ser utilizado en casos penales ni administrativos y sirve para evitar accidentes futuros. Que para investigar accidentes aéreos se hacen comités y

luego sacan un informe preliminar fáctico que se da a las partes, las que hacen sus objeciones y luego de 6 meses o 18 en casos más complejos, se da el informe final, una directiva de aeronavegabilidad que comprometa a las aeronaves, y se saca un boletín presuntivo de las causas del accidente. Que siempre en el informe están las causas probables y el concurso de causas, adecuado al modelo de James Reason que elaboró modelos de fallas latentes del sistema. Que la JIAAC se reúne, considera las observaciones de las partes y elabora el informe final, y queda registrado el hecho con el informe que apunta a prevenir las causas probables que causaron ese accidente.

Señaló que los aviones son riesgosos porque son intolerables a las fallas, y lo comparó con los automóviles; que hay contramedidas al riesgo del sistema intolerable a fallas, como la alta capacitación, el mantenimiento preventivo, duplicación de equipos, tecnología, entrenamiento y regulaciones, y el nivel de esto en el automóvil es bajísimo comparado al avión.

Dijo que el peligro de la actividad intrínseca es lo que no llega a cubrir con las contramedidas, y eso que se transforma en peligro baja cuando bajan las contramedidas. Que entre contramedida y riesgo está el error humano; y está el diseño de un sistema de detección temprana de riesgos para aumentar las contramedidas y disminuir el peligro.

Agregó que todas las cuestiones mencionadas en las notas son condiciones latentes para el 31/8/99, cuando había contramedidas faltantes que aumentan el peligro.

Habiendo conocido a Weigel y habiendo denunciado a LAPA, se le preguntó si el comandante fue funcional a este sistema cultural empresarial de manera consciente o inconsciente; y respondió que la conciencia de que el horizonte stand by no funcionaba la tenía, pero plena conciencia para actuar con libertad no cree, ya que tenía 7 hijos y entendió que la permanencia en la empresa era salir con un horizonte inoperativo y eso fue avalado por la empresa.

Señaló que LAPA tuvo el criterio de reducción de precios en pasajes para competir con otra aerolínea; que era curioso que fuera sensiblemente menor, había precios que eran equivalentes al transporte

Poder Judicial de la Nación

terrestre y resultaba llamativo que esto no llamase la atención a la autoridad regulatoria. Dijo que en las líneas de bajo costo se ahorraba en sistemas de venta de pasajes, servicio de abordaje, oficinas, pero esto no era lo que pasaba en LAPA porque se daba un servicio completo. Que también lo de las líneas aéreas de bajo precio se da en Europa, en que van a otros aeropuertos alternativos, pero en LAPA no era así, no se podía identificar por qué dando el mismo servicio que Aerolíneas Argentinas se cobraba un precio sensiblemente menor. Que tal vez el bajo precio se debía al permanente no stock de radares.

También dijo que el otorgamiento de rutas en LAPA era un proceso corto y esto era llamativo; que por ejemplo llegaba al aeropuerto y se enteraba que tenía la ruta de Comodoro, y aportó las resoluciones 544/98 1324/97 y todas las concesiones de ruta.

En cuanto a por qué ocurrió su segunda habilitación como comandante o rehabilitación, dijo que por lo del INMAE lo inhabilitaron porque pidió licencia por estrés porque no le daban las vacaciones; que pidió voluntariamente un certificado a Gulo por estrés y fatiga y curiosamente no apareció la deuda vacacional. Que esto fue en 1996. Que el término que le dieron ellos fue inepto respecto a la habilitación psicofisiológica; entregó en mesa de entradas el certificado médico de la empresa, y no recuerda si ese mismo día le dieron los días que pedía. Que esto fue pasajero, pasó menos de un año estando inhabilitado, y recuperó su habilitación psicofisiológica.

Se le preguntó si se bajó voluntariamente de vuelo o fue desprogramado, y respondió que hasta ese momento volaba en la empresa, y alguien le informó que Chionetti lo había desprogramado; y por eso habló con De Víctor por lo de los horizontes stand by.

Que cuando volvió de Europa, un despachante le dijo que había sido desprogramado por Chionetti y entonces le preguntó a De Víctor si esa desprogramación se debía a lo del horizonte stand by y si la lista MEL estaba vigente; que De Víctor le dijo que no, volvió de sus vacaciones e hizo un vuelo.

Que él hacía los exámenes periódicos. Que cuando es rehabilitado pide regresar a la empresa; había superado la fatiga y el estrés, no por la licencia sino porque le dieron los días de vacaciones con creces.

Dijo que no pidió reincorporación a la empresa porque estaba en la empresa; que no recuerda si pidió una vez o dos un avión para volar.

Se le preguntó cómo, si consideraba que la empresa era insegura, quería volver a volar, y refirió que es su trabajo, le gusta hacer eso, y sabía que sus vuelos no eran peligrosos y no quería que ocurriera un accidente en la empresa.

Respecto a su relación con Carla Calíbrese, dijo que era muy cercana en 1996 y 1997; que mientras él no volaba, ella no volaba. Que hacían cuidadosos chequeos de meteorología, tripulación y si algo no cerraba se pedía la guardia. Agregó que, de todos modos, las personas son seres independientes que toman sus decisiones, y muchas veces le pidió que deje de volar y ella no lo hizo.

Acerca de Mc Innis, dijo que tiene una relación profesional, que él fue presidente de IFALPA pero no trabajó con él. Que con Helmreich, Gelso y López Camelo tampoco trabajó; que tuvo más contacto con él en APLA pero no coincidieron en comisiones directivas, no recordando haber tenido con él cursos de CRM .

Que si bien no tiene pruebas ni documentos que lo acrediten, está seguro de que Chionetti fue instructor en simulador de Weigel; que esto era popular, y luego de eso vino volvió como comandante de SAAB con un buen informe que contradecía a los anteriores.

Manifestó que su paso por APLA fue durante la gestión en que Eugenio Costigliolo era el secretario de seguridad. Que el declarante era primer vocal suplente, pero por acta se lo nombró oficial de seguridad .

Dijo que con Sergio Dotta, que era de mantenimiento, tenía muy buena relación; eran casi amigos, antes y después del accidente, agregando que éste se fue a vivir a San Martín de los Andes.

Poder Judicial de la Nación

En otra jornada de debate, quiso agregar datos de su habilitación entregando fotocopias para que se agreguen a la documentación de Chionetti, para demostrar que no se apega a los reglamentos.

En cuanto al rol de la FAA y su incidencia en el accidente, dijo que cuando surgen anexos de OACI, significa que se dedicará a una parte del quehacer aeronáutico. Que estos anexos lo firman todos los estados contratantes de Naciones Unidas, que son 189 estados que se comprometen a poner un piso a las operaciones aeronáuticas; y si un país no pudiere cumplir con el acuerdo debe firmar una diferencia, señalando que Argentina jamás firmó diferencias y tiene cumplirlos. Que la FAA estuvo muy lejos de cumplir con las normas de OACI.

Señaló algunos incumplimientos, como el tema de la autobomba y su ángulo de ataque; de la espuma en Aeroparque que falló en el accidente; de las luces de Ezeiza que pueden producir el despiste de un avión (ya que los cortes de energía en Ezeiza afectan el aeropuerto); de los jinetes de pista que había en Mendoza y el 30% del alambre perimetral; que no había operadores en el aeropuerto que hablaran idioma inglés.

Agregó que el verticalismo militar no ayuda a la seguridad, porque es anárquico; que esto no lo asigna a problemas presupuestarios porque las tasas aeroportuarias permitirían radarizar todo.

También habló de que la legislación interna ROATAC muchas veces está en contradicción con la legislación internacional; y por ejemplo Austral mandaba a comandantes y copilotos una vez por año a simulador con una dispensa de FAA.

Señaló que el tamaño y evidencia de las cartas es tan gigantesco que es imposible ocultarlo ante accidente; que lo llamativo es que la autoridad aeronáutica no vio esto antes, y tomó medidas extemporáneas y tardías. Que no se hacía el control de LAPA sino jamás hubiera pasado lo que pasó; que tenían todo el personal sin vacaciones. Que había indicios de que las cosas se podrían haber parado y la actividad regulatoria no hizo nada para parar este

curso que llevaría a un accidente, y la falta de control de FAA se nota en la documentación que aportó. Que la FAA no puede permitir que la empresa ponga a los pilotos en esa situación; y no tiene ni manifestó tener los recursos para controlar aunque fuera con muestreos en intervalos irregulares.

Manifestó que hay una disposición de la OACI acerca de las cualidades de los equipos que hay que tener ante el fuego en un accidente, y de las imágenes del aquí investigado surge que tiraron agua en lugar de espuma, que es para apagar el combustible. Que la norma indica llegar con un flujo determinado de tantos litros por segundos.

Refirió que ante la denuncia de irregularidades en la aeronavegación y la estrella negra en Argentina, la empresa Gol dejó de volar al país cuando el ILS de Córdoba no funcionaba, y American Airlines le hizo un juicio por la crisis de los radares.

En relación a Peterson, dijo que en una oportunidad lo llamó por teléfono porque le habían pedido que diera una copia del informe de IFALPA, y le dijo que estaba preparando la contestación para el Presidente de la República, como para que parasen con los reclamos por su familia.

Acerca de si la alarma de configuración que suena en el CVR del WRZ es confiable o se puede haber manipulado, dijo que esto último lo pensó inicialmente y le pareció coherente, pero supuso que la misma ineficiencia técnica de FAA debía demostrarse a la hora de adulterar porque no tenían la capacidad para adulterarla.

Se le preguntó si podría haberse hecho en EEUU, y respondió que se quería filtrar el CVR y los registros de simulador del piloto, pero había demasiado poco tiempo para fraguar y hacer algo que fuera mínimamente creíble. Agregó que él vio una adulteración de CVR en la caja de Austral, y si él no hubiera estado no las ponían, y fue una batalla campal con la fuerza aérea uruguaya. Señaló que la otra instancia de adulteración es la cinta que hicieron circular, en la que no se entiende nada.

Dijo que insertar una alarma que suene creíble, la proyección del sonido, la ecualización de eso y hacer mezcla con las dos bandas de sonido, no cree que sea algo que estén con capacidad técnica para hacer.

Poder Judicial de la Nación

Sobre la parte final del CVR, en que no hay ninguna voz desde lo último que se escucha (el rotate), dijo que eso es absolutamente muy compatible con que estaban tratando de abortar luego de V2; que se escucha que abortaron luego del stick shaquer. Agregó que ese silencio es compatible, y lo escuchó en 40 y tantos segundos luego de decir “Dios mío”.

Señaló que tenían muy poco tiempo para armar reversores, frenos de rueda y spoilers, pero parece que los pusieron; que el instinto lo lleva a hacer las 3 cosas simultáneamente; indicando que si aborta luego de V2, ponga o no reversores, termina fuera del campo.

Que no le parece que haya habido fuego en una turbina, sino el torch de motor por los reversores. Agregó que los informes de la JIAAC distan de reflejar lo que pasó, y que se puede contradecir a la JIAAC.

Se le preguntó cómo estaba seguro de que Lucero había despegado con una alarma de configuración sonando, y manifestó que los abortos de despegue se tienen que anotar en el RTV, entonces, si se hubiera abortado ese vuelo, se tendría que haber anotado.

Refirió que su análisis de las alarmas que sonaban tanto lo hizo sobre los SAAB, pero calcula –por los RTV que mencionó- que en los B 737 pasaban cosas más raras que en aquéllos.

Manifestó el testigo que Weigel no estaba en condiciones de ser comandante de B 737, de ninguna manera. Que tiene una nota periodística donde hablan acerca de que hay dudas de la pericia del piloto. Que José García y Fortuny concluyeron que tenía inadecuada coordinación y no se le otorga la habilitación, y cuatro meses después Chionetti lo aprueba. Que hubo complicidad entre el piloto y la empresa. Que varios periodistas tenían registros de Weigel. Indicó que el registro de Bruggia es el más demostrativo de todos, demuestra una situación muy extraña, donde el instructor hace el reporte de instrucción.

Agregó que le llamaban la atención las cosas que se anotaban, ya que eran inconcebibles en un comandante, e incluso en un copiloto. Que le

costaba mantener velocidad y altura, cuando es algo elemental. Que no tenía aptitud para desempeñar ese puesto, y en otro contexto le tendrían que haber exigido hablar inglés, estudiar los manuales; que tenía habilidad para la muñeca, pero un jet lo pasa a uno por arriba. Que se perdía, no cumplía los segmentos de despegue y llegaba a la altitud con flaps, no hacía acelerar y limpiar el motor, y se podía matar si se le plantaba un motor luego del despegue. Que no reencendía el motor inoperativo; no acataba las instrucciones del control. Que su calificación discordante parte de la anarquía de que cada instructor hacía lo que quería, o era parte de la presión. Que su legajo es un boletín lleno de aplazos, en el que no se trabajó con el alumno. Que era el descontrol, donde lo aberrante se vuelve la nota. Señaló que con una debida instrucción, idioma inglés, y con cultura de empresa para adherir a normas, tal vez hubiera sido un piloto estándar, reiterando que cuando se inspeccionaba a un piloto se inspeccionaba a todo el sistema, y esto ocurre en una línea normal.

Se le preguntó si la situación de Weigel era excepcional o todos eran como él, y respondió que había peores, y algunos no llegaron a ascender a comandantes.

En cuanto a la conducta de Etcheverry en el vuelo 3142, dijo que jamás los debieron haber programado juntos; que es incorrecta la programación porque se tiene un comandante con poca experiencia o con problemas. Que los copilotos tienen que ser asertivos. Citó el comentario de Basteiro y Menéndez de que no los tendrían que haber programado juntos. Que en esa programación se nota alto grado de familiaridad, y si la relación empieza a familiarizarse, esto no es bueno para la programación. Que la informalidad de los procedimientos es muy llamativa, habla de costumbres muy relajadas y eso es costumbre relajada de la empresa.

Mencionó que no lo conoció a Etcheverry. Respecto a qué debió haber hecho, señaló que debió decir que estaba sonando la alarma de configuración, ver que no está el flaps -el avión está casi parado-, y si el comandante quiere seguir, tiene que tomar el control del avión. Que ver los 3

Poder Judicial de la Nación

ó 4 ítems demora segundos; un instrumento por segundo, y el avión todavía está parado.

Se le preguntó si puede ser que en el tablero estuviera todo bien y que haya fallado el flaps, y respondió que no sabe la especulación de sistemas. Que tiene entendido que algo de eso pasó en Spain Air, pero excede un poco su conocimiento, agregando que las falsas indicaciones en aviones se tienen seguido. Que en el caso de autos, el sinfín de flaps daba la sensación de que no bajaron los flaps.

Se le exhibió el legajo de Weigel para ver si son los casos a los que se refería. Dijo que el de fs. 139/146 le parece que no, y que sabe que García lo bajó porque se lo contó Gazzera. Se le preguntó si el salto de 5 meses (mayo y luego noviembre –fs. 147/153-) era habitual, y dijo que como programa de instrucción y viaje de instrucción no es normal; que jamás escuchó que se particione un simulador, y el Anexo 6 OACI cap. 9.4.4 indica que la evaluación debe cumplirse en un período.

Reconoció las planillas PAINE con calificación de peligroso, lo cual es llamativo.

Acerca del de fs. 154/159, le parece compatible con los relatos de Gazzera y cree que es el que circulaba en la época en que se filtraba material.

Que el de fs. 182 –con Bruggia como instructor-, no lo vincula con su relato y no lo había visto. Que el de fs. 187/190 es parecido, y el formato le resulta familiar.

Respecto a las imágenes del accidente de WRZ en la película, dijo que hay muchas de muy variadas fuentes, y no puede precisar cuál vino de dónde; que de las imágenes de la casilla de gas está el crudo, y el fuego, la cerca perimetral y las huellas son imágenes reales. Que él no tomó imágenes.

Se le preguntó cómo relaciona una alarma lumínica con una sonora en el vuelo 3142 (fs. 11053), y mostró el manual del SAAB, donde

dice que la alarma de configuración de ese avión es lumínica en “central landing” y el sonido es cuerno continuo –continuos horn-.

Manifestó que el NESTAR a veces está en contradicción con la normativa de OACI acerca de la responsabilidad de los instructores en cuanto a la habilitación de pilotos. Que en el NESTAR 13.3 dice que el instructor certifica la idoneidad y esto se archiva en el legajo; que asientan la idoneidad pero no dice ni se desprende que sea quien lo designa comandante. Que en el caso de Weigel, los instructores certificaron bien, discrepando con la calificación de S- en algunos ítems; que ellos le dicen a la empresa que no puede ni debe ser comandante y la empresa igual decide ascenderlo.

Indicó que él no tomó intervención activa en la investigación en este accidente; que tuvo contacto con compañeros de trabajo de Weigel, no con instructores, fuera de Gazzera; y la investigación que él hizo fue previa al accidente.

Se le preguntó si para hacer interpretación de fallas se asesoró con un ingeniero aeronáutico, y respondió que hay RTV con fallas graves; que el circuito no le importa, él es investigador de accidentes y esto le hace entender que una falla con esa gravedad e inacción de la empresa que remite a respuestas que no existen, al ver que un piloto anota que es peligroso volar ese avión, se da cuenta que es una situación de gravedad que ya provocó un accidente.

Por último, manifestó que fue designado oficialmente para intervenir en el accidente de Austral, y en los demás intervino por representación de APLA.

292) Luis Alberto ESCOBAR

Refirió que es despachante operativo de Aerolíneas Argentinas en El Calafate, y lo fue en LAPA desde 1991 hasta cerca de su cierre.

Señaló que cumplió esa función con el Vuelo 3142; efectuó el trabajo normal de despacho cuando se presenta el piloto en la oficina de despacho que está lejos del avión, entregándole los datos de meteorología (se los da la oficina de meteorología de Aeroparque), peso y balanceo; y luego se

Poder Judicial de la Nación

dirige al avión. Que conocía a Weigel por la relación laboral, y ese día estaba como siempre; no notó nada que le llamara la atención; y era un vuelo totalmente normal..

Por no recordar que ese día estaba trabajando con su compañero Pablo Bernard, se le leyó su declaración fs. 1595 donde dijo que Pablo Bernard estaba con él en los turnos, pero no trabajó el día del accidente porque estaba de vacaciones y no fue reemplazado.

Indicó que normalmente hacía turno de 8 horas, y no recuerda si ese día trabajó mayor cantidad de horas. Se le leyó nuevamente su declaración, donde dijo que trabajaba 24 horas por 48 horas de descanso; aclarando que hace mucho tiempo de eso y que no recuerda bien cómo fue el turno del 31/8/99; que tenía turnos que se cambiaron varias veces; y que no sabe cómo está reglamentado el tiempo de trabajo, ya que no recibió cursos de reglamentaciones aeronáuticas.

Manifestó que la información del 3142 se la dio al comandante, y se coloca en una carpetita de vuelo; que el copiloto a veces lo acompaña o va a hacer revisión al avión; no recordando si se acercó a la aeronave.

Agregó que ellos tomaban conocimiento de ítems de la MEL antes del 31/8/99, ya que los pasaba mantenimiento en una planilla. En este punto, se le leyó su declaración anterior donde dijo que los despachantes operativos no manejan cuestiones relativas a reparación de aviones, indicando que pasaron muchos años y no se acuerda.

Refirió que su labor tiene incidencia en el emprendimiento de vuelo seguro en un avión. Que él tenía una preparación básica y LAPA daba un curso muy básico de cómo se trabaja. Que él dependía de un supervisor de turno –con quien tenía diálogo-, del jefe de pilotos y del gerente de operaciones. Que la habilitación aeronáutica es general (certificación que da la FAA) y la empresa lo capacita para cada avión que tiene que despachar con un instructor (cree que de Aerolíneas Argentinas) y no se rinde examen. Agregó que De Marisco era el jefe del departamento de despacho.

Dijo que los planes de vuelo los hacía Ingeniería, que confeccionaba unas tablas para hacer la tarjeta de despegue, ya que depende de los pesos de despegue el flaps que se usa. Que trabajó en Aeroparque desde 1991, y por política de la empresa se despegaba con flaps 5, y no había variación en relación a ello.

Al ser preguntado si trabajaba 24 horas en forma continua, dijo que no, que el horario era de 6 hs a 22 o 23.

Señaló que cuando se retiró de LAPA, trabajó en Federales y luego en LAN Argentina, en la que hizo cursos de capacitación con exámenes.

Agregó que el curso de despachante duraba un año y se daba en un instituto privado avalado por FAA y se rendía examen con FAA

293) Ricardo Claudio WEIGEL

Hermano del comandante fallecido, dijo conocer a Deutsch y a Boyd del día del entierro de su hermano.

Manifestó que quería hacer hincapié en las irregularidades que notó a través del tiempo, desde que se produjo el accidente. Dijo que cuando se produce la catástrofe prendió la televisión porque le dijo un amigo que mire y en todos los canales se decía que su hermano estaba vivo y en el Hospital Bazterrica; por lo que él fue hasta allí, donde le dijeron que ahí no se encontraban los pilotos. Que al salir del Bazterrica había prensa y se comentaba que el piloto estaba en el Hospital Fernández. Fue allí y en la entrada estaba el ministro de Salud Lombardo, quien le dijo que se quedara tranquilo que su hermano estaba adentro. Que entró al hospital y se reunió con el Director, quien le manifestó que entre las personas ingresadas no estaban ni su hermano ni el copiloto. Que nuevamente salió del Hospital y vio que estaba Lombardo haciendo declaraciones a la prensa; entonces se metió en el medio y el Ministro le dijo “disculpá, te dije lo que me dijeron en la radio”, señalando el declarante que esto es una irregularidad para él.

Manifestó que a veinte metros estaba el Sr. Piotti, que era el presidente de APLA o algo así y le dijo que se quede tranquilo, que Weigel

Poder Judicial de la Nación

estaba vivo y que se lo llevaron en una camioneta de FAA. Esta persona le indicó que si lo encontraba que le pidiera que no hable con nadie, sólo con él, y le dio una tarjeta. Que después fue al Hospital Aeronáutico, pero todo estaba cerrado completamente; encontró una guardia quienes no sabían siquiera que se había caído un avión. Entonces volvió al Hospital Fernández y se fue en ambulancia con el hijo mayor de su hermano al lugar del hecho.

Continuó relatando que en Aeroparque se reunió con el Sr. Muro, que era el encargado de rescate del SAME; le preguntó qué pasaba con su hermano y Muro le dijo que no lo encontraban. Al manifestarle el declarante cómo que no lo encontraban si llevaba arneses, Muro lo separó en un salón de al lado y le explicó que no lo podían sacar del avión, no que no lo encontraban. Que le dio a entender con un gesto que lo estaban juntando con cucharita. Que no lo dejó ir al lugar del hecho; el declarante no le comentó nada a su sobrino y se volvió cree que a su casa, y el cadáver seguía sin aparecer.

Dijo que al día siguiente o al otro día, aparece el cadáver en la morgue; que cree que fueron el hijo mayor y Roberto quienes intentaron entrar pero no fueron a identificar el cadáver; entonces fue él a identificar el cadáver con Alejandro Rodini y su amigo Gustavo Colombero. Que se sentaron en el pasillo de la morgue y por una puerta lateral el forense los hizo pasar sin firmar ningún papel; que entraron por un pasillo lleno de cadáveres y le presentaron una bandeja en la que estaba su hermano con todo el cuerpo abierto, con los pies y la cabeza tapada. Que le miró las manos, la forma del cuerpo, los pies, y vio que tenía el pie roto, único traumatismo que vio. Que se convenció de que era su hermano, pero le pareció una irregularidad que se lo mostraran así. Que percibió que eran sus manos porque se comía las uñas, señalando que reconoce que el 90% era su hermano. Que cuando salió de allí reflexionó acerca del tema de la cabeza, pero no recuerda qué le dijo Rodini, quien era el que estaba cerca de la misma.

Manifestó que hay irregularidades en el certificado de defunción, que indica que murió 30 minutos antes de que se cayera el avión, que está carbonizado y que está identificado por la esposa, por lo que no es correcto. Que sabe en un 100% que la esposa no fue a la morgue; que de los siete hijos sólo estaban los dos mayores y la madre estaba con los otros cinco, por lo que no se podía mover de la casa.

Mencionó que le tocó las piernas; que en las partes del cuerpo que vio, no tenía ni siquiera lesiones de quemadura de primer grado; que tenía como betún.

Manifestó que frente a estas irregularidades, sumadas a que su sobrino declaró que en la grabación del teléfono se siente un vehículo que circula; lo que decían todos los medios, lo del Ministro Lombardo, lo de Piotti, lo de Muro que le dice que lo están juntando en cucharita y él vio el cadáver entero, le parecería que estaba vivo, y él cuando vio la autopsia, no podía discernir con claridad.

Agregó que como primera hipótesis estaba la culpa de su hermano, pero duda si hubo un problema en las turbinas. Que obtuvo la opinión de pilotos; uno de Aerolíneas Argentinas le dijo que quien controla el peso del avión tiene que ver la posición de los flaps, entonces se pregunta cómo no se dio cuenta esa persona.

Dijo que en el programa de Grondona habló con dos sobrevivientes que declararon que la turbina izquierda estaba en fuego y que antes había dos personas trabajando en la turbina, pero Boyd dijo que no había nadie en la turbina.

Señaló que dijeron que la gente que estaba próxima al avión estaba sin linterna, por lo que en ese aeropuerto puede entrar cualquiera, y pudo haber sido cualquier persona de afuera que cometió un acto de sabotaje. Que en el diario Clarín salió un recorte acerca de que encontraron una herramienta tubular en la turbina izquierda y luego dijeron que era del Neón, pero todo esto le pareció irregular.

Poder Judicial de la Nación

Que en el cementerio habló con Deutsch, que le dijo que su hermano era como un hijo y, respecto al sabotaje, que eso no le conviene a nadie; y nunca más habló con él.

Manifestó que si bien esto fue un desastre aéreo, la familia del piloto no tiene en claro como murió el piloto, y están en duelo por no saberlo; que nunca se hizo hincapié en esto, y parecen acontecimientos casuales los que nombró. Que su madre falleció creyendo que lo mataron, lo mismo que la esposa del piloto que estaba convencida de eso. Que están tristes, es como que nunca lo enterraron, y no saben como murió, y le gustaría si es posible que se investigue esto.

Acerca de los comentarios de su hermano en forma previa al accidente, y su vinculación con LAPA, dijo que siempre estaba cansado pero supone que un colectivo también lo está; que unos días antes habló por teléfono con él y estaba bien psicológicamente, reparaba cuadros en su tiempo libre, y su separación hacía rato que era tema superado. Que cree que no estaba en tratamiento psicológico, que no estaba caído ni deprimido.

Manifestó que siempre veía despegues y aterrizajes, y una vez, estando en Aeroparque, vio que un avión aterrizó en una forma irregular y le preguntó por qué aterrizó así, y le dijo que los frenos del avión no andaban bien y estaba frenando con frenos auxiliares.

Que los pilotos le dijeron que no sonaban las alarmas, como lo dice el cineasta, y supone que si hubiera sido así su hermano se lo habría comentado.

Refirió desconocer si su hermano tenía relación con alguna mujer, ya que uno vivía en Córdoba y el otro acá.

Señaló que tenía entendido que su hermano tenía relación con Deutsch; que fue uno de los primeros pilotos de LAPA y un muy amigo de él (Conrado Lipka “Conie”) estaba de novio con la hija del nombrado, la que al principio atendía las oficinas de la empresa que era muy familiar. Que tenía un

taller en Arenales con los cuadros que reparaba y ganaba más plata ahí, y lo iban a buscar allí para que vuele.

Respecto a si se le adeudaban vacaciones, dijo que algo escuchó, que tenía conocimiento pero en forma indirecta, pero que no se le prestaba atención debida porque no había ocurrido el accidente.

Sobre la personalidad de su hermano, dijo que en el colegio donde estudiaron (Leopoldo Lugones de Villa Ballester), era un buen alumno y el declarante el malo. Que tenía buenas notas, nunca tuvo amonestaciones; que fueron al velorio los profesores y el rector del colegio, señalando que se ve que lo querían mucho. Manifestó que sería interesante observar el legajo del comportamiento en el Ejército; que estaba destinado en Rosario y se retiró luego de la guerra de Malvinas y luego entró en LAPA; que hacía 10 años que volaba y nadie habló de irregularidades en el vuelo.

Agregó que en la vida familiar era más bien tímido, tranquilo, metódico, le gustaba el confort, era ordenado; altamente responsable frente a las cuestiones de la vida; que no era de salir, y tenía mucha cultura. Que al declarante le impresionaba que mostraran un personaje de su hermano que él no reconocía.

Indicó que nunca le hizo comentarios de deficiencias en los aviones, que la única vez fue la que comentó anteriormente.

Refirió que la psicóloga de las azafatas le comentó que en teoría su hermano no tenía que volar ese avión, que se cambió la tripulación completa; que su mamá volaba ese día y no la dejó volar por otros motivos; que está completamente seguro que su mamá viajaría en ese avión porque volvía a Cosquín, y la disuadió.

Al ser preguntado acerca de si cree que si su hermano era responsable podía cometer una terrible irresponsabilidad, dijo que es una locura; que era un padre de 7 hijos con personas arriba del avión; que se prende la alarma y el piloto desoye la alarma, que la alarma te aturde o sonaba siempre y no le daban bolilla, o su hermano y el copiloto estaban completamente locos, que no pueden seguir como si fuera un chiste, no le suena para nada, y le cuesta creerlo.

Poder Judicial de la Nación

Respecto a la tercera irregularidad que notó, dijo que una de las cajas negras se rompió y la otra estuvo paseando en manos de cualquiera y él dijo que no le consta que la caja negra ha sido violada, y esto está en el diario. Que habló con Viola, de la FAA; tuvo una discusión con él porque decían que las mismas se decodificarían en USA y estaban decodificadas. Que primero las tuvo LAPA, luego FAA, y luego el Juez dijo que no sabía si las habían violado o no.

Dijo recordar que hubo comentarios sobre la posibilidad de un atentado por cartas que recibieron unos pilotos.

Le fue leída su declaración de fs. 20798, donde dijo que Guillermo su sobrino (el hijo mayor de su hermano) le comentó que habían recibido una nota sobre la posibilidad de un atentado.

Mencionó que su hermano vivió en el exterior, que hablaba un poco de alemán y supone que también inglés, pues estudiaba los manuales en ese idioma. Que en el último tiempo dejó de lado la actividad de restaurador ya que LAPA creció geométricamente, y lo llamaban en época de vacaciones y no tenía más tiempo.

Dijo que escuchó la grabación del CVR, y que efectivamente su hermano era irónico, de hacer chistes, tenía una forma de hacer chistes, especial, con inteligencia, ironía, pero nunca le comentó si esa era la forma de hablar en cabina.

Al serle preguntado si su madre sacó pasaje o reserva en ese vuelo 3142, dijo que no sabe si lo retiró; que tenía pasajes reservados para volar ese día si había lugar, porque se quería ir con las valijas, y una hora antes su hermano le dijo que no se fuera porque tenía a su hija con bronquiolitis.

Aportó fotos publicadas de la turbina que salieron en los diarios.

Agregó que otra irregularidad es que su hermano siempre llevaba la billetera en la valija, entonces no podían sacar el piloto y hablar de las cosas dentro de la valija si la billetera apareció en El Palomar.

Dijo que hay un microsegundo en que se ve la trompa del avión que está intacta y no quemada; que muestran el accidente y hay un segundo en que se ve que la trompa no está dañada. Que su esposa estaba en EEUU y vio las imágenes desde allá y siempre la trompa del avión estaba en perfecto estado.

Que él se fue a Alemania al poco tiempo y en un diario de allá se hablaba de un atentado y lo relacionaban con los vuelos de LAPA a Atlanta, EEUU.

294) Sergio Ramón DOTTA

Dijo que actualmente trabaja en LAN Argentina como mecánico y está con licencia por pertenecer al sindicato. Amistad con Chionetti en la época en que trabajaba en LAPA.

Que ingresó a LAPA en el verano de 1981 y estuvo hasta que LAPA quebró; primero como ayudante y terminó como Jefe de turno de mantenimiento. Que en el año 1999 ya era Jefe de turno. Que como jefe de mecánicos organizaba las tareas del resto de personal para que los aviones quedaran en tiempo y forma antes de salir al vuelo. Que la función era que el avión estuviera aeronavegable.

Respecto a los pasos a seguir frente al desperfecto de un elemento de un avión, dijo que se lo asignaba a mecánicos que hacen un relevamiento del avión, y detectadas las fallas se efectuaba el procedimiento para tal efecto; que si era necesario cambiar un repuesto se pedía al pañol de mantenimiento, y se esperaba o se cambiaba. Que el jefe o gerente de mantenimiento supervisaba su tarea, y también tuvo inspecciones de la DNA.

En cuanto a su capacitación e instrucción para llegar a ser técnico aeronáutico y mecánico aeronáutico, dijo que estudió en la brigada aérea, en la ETAP, fue varias veces a EEUU a capacitarse en los aviones enviado por la empresa, cuando en ese momento no era muy habitual estudiar en EEUU. Que recibió instrucción para cada avión y estaba habilitado por la DNA para cada avión, entendiendo que conforme a las normas del fabricante.

Poder Judicial de la Nación

Al darle el ejemplo de que un matafuego corra la aguja y pongan el matafuegos de nuevo, dijo que eso no era lo que se hacía en LAPA y no representa a LAPA.

Se le exhibió la fs. 6505, y se le preguntó a qué se refiere que se levantaba una novedad técnica -ítem 1-, y contestó que es un exceso de temperatura de motor que se corregía cortando el flujo en el motor; que esa es la acción tomada y se tomó conocimiento que estaba dentro de los límites de sobretemperatura. Que a fs. 6507 está la novedad asentada, y mantenimiento no responde porque no hay acción requerida, ya que el valor de temperatura según el manual estaba dentro del máximo. Que se trata del avión WBO (RTV del 16/11/96), y es la misma respuesta consignada a fs. 6505 (RTV del 23/11/96).

En cuanto a su criterio técnico, se le preguntó si por el mantenimiento del avión éste estaba en condiciones seguras de volar, dijo que hay que ver tablas, que él no intervino, que es raro pues una de las dos cosas no se condice; o la temperatura no es correcta o la acción no es correcta; que para que se reporte exceso de temperatura tiene que haberlo y hay que tomar la acción requerida, pero no tiene el manual para verlo.

Acerca de si es posible que personal de mantenimiento pueda tener acceso a las cajas de transmisión de los flaps desde la bahía del tren, dijo que no se hace simplemente, que es un mecanismo complicado y requiere el desarme de bastantes piezas. Que no se le ocurre de qué forma alguien deliberada y rápidamente pueda hacer algo para romperlo o trabarlo. Que tiene entendido que si se quiere alterar el funcionamiento de los flaps no se puede, no lo puede pensar, no conoce si deliberadamente se puede causar una falla.

Afirmó conocer la caja de engranaje llamada tortuga y que de ella salen semiejes. Al serle preguntado si es posible abrir esa caja desde la bahía del tren, dijo que en condiciones normales nunca se abría cuando estaba puesta en el avión; que se retiraba y se corregía en banco o en EEUU. Que no es simple ni rápido de hacer o algo que se pueda hacer sin que sea notado.

Indicó que Edgardo Adrián González era pañolero, de mantenimiento, y administraba los repuestos del stock.

Por último, refirió que sabe que Piñeyro tuvo un incidente con un jet comander en Punta del Este, siendo copiloto, por algo de fuego en una rueda, porque el compareciente estaba en ese vuelo.

295) Diego Maximiliano ALVAREZ

Refirió que ingresó en LAPA en 1994 y trabajó allí casi 9 años, en la oficina técnica, y antes de retirarse estaba en la parte de reparaciones estructurales. Que su función era de mantenimiento, si el avión tenía daño estructural, o un posible mantenimiento previo.

Dijo que conocía a Weigel de verlo en la empresa; que tuvo un vuelo con él, cuando trasladaban un avión B 737-200 a Chile a hacer mantenimiento; que Weigel estaba de copiloto, y cree que esto fue dos años antes del accidente. Que el comandante era Aras y también iba otro mecánico (Brancale); que él no tenía función en el vuelo, e iba por el tema de los papeles de mantenimiento en Chile; que iban los cuatro en el cockpit porque el avión estaba vacío. Señaló que hubo una discusión entre Aras y Weigel por un desencuentro en la cabina, pero no sabe por qué cuestión porque no es piloto; que esto fue entre Mendoza y Santiago de Chile; que ellos tuvieron una discusión, y había reproche de Aras a Weigel; que cree que Weigel estaba haciendo la navegación y Aras le reprochaba, y el primero le decía lo que le parecía y el segundo le decía que era de otra manera; que durante el vuelo la discusión no fue fuerte, pero sí cuando se bajaron del vuelo saben que hubo discusión porque se cerró la puerta del cockpit y se escuchaba que discutían.

Agregó que en el momento de la discusión estaban arriba de la cordillera, no teniendo precisión del lugar; que no se veía, había neblina, y por eso estaban haciendo navegación con las cartas de navegación (porque no había visibilidad). Indicó que este episodio se comentó entre los compañeros el día del accidente, cuando se enteró que era Weigel el del accidente, ya que no es habitual que los pilotos se peleen o discutan en la cabina.

Poder Judicial de la Nación

Refirió que voló muchas veces en el cockpit cuando el avión iba de traslado, y esa fue la única ocasión en que escuchó discusión; pero no está seguro si voló en otra ocasión con Aras y Weigel. Que con Weigel voló a Mar del Plata con SAAB 340 y viajó en el cockpit, no recordando ningún pormenor que le llamara la atención.

Al serle leída su declaración de fs. 22638/9, cuando dijo que no estaba en la cabina y no presencié discusión, aclaró que puede ser que no haya estado todo el tiempo en la cabina, porque no estuvo sentado todo el tiempo, pero la discusión la presencié.

Por último, dijo que el personal de LAN Chile que los recibió no se enteró de esto.

296) Francisco Marcos CARRIÓN

Manifestó que es piloto de la Dirección Provincial Aeronáutica de Tucumán, y que trabajó en LAPA desde septiembre de 1995 hasta que quebró.

Que allí fue comandante de B 737-200 -1995/2001-y B 737-700 –pasó a esa línea luego del accidente-, instructor de vuelo y de CRM.

Señaló que voló en dos o tres oportunidades con Weigel, que era su copiloto, aclarando que no era instructor en ese momento. Dijo que Weigel se comportó normalmente, que era un copiloto estándar, y no observó problemas que haya tenido en cuanto a criterios; simplemente lo asistió.

Refirió que la licencia de instructor la tenía antes de ingresar en LAPA y se la dio la DHA, aclarando que se es instructor genérico y a medida que se habilita en diferentes aviones se es instructor en los aviones en que está habilitado. Que hay un curso inicial para ser instructor, y no había recurrent en esa época; pero ahora cada dos años hay inspección de la autoridad aeronáutica. En cuanto al período en que fue instructor de vuelo, dijo que fue del 2000 al 2001; y de CRM y mercancías peligrosas desde antes, creyendo que desde 1997, y para ello hizo curso en el INMAE durante 6 meses.

Agregó que puede ser que haya sido instructor de vuelo desde mediados de 1999, pero a Weigel no lo tuvo de alumno.

Indicó que había reuniones de instructores periódicamente, y se analizaba cómo estaban los alumnos en ese momento; que los reunía el jefe de línea y les preguntaba el avance de los pilotos y cada instructor daba su punto de vista.

Al serle preguntado qué sucedía si dos instructores decían que alguien no estaba capacitado, comentó que si todos no estaban de acuerdo no entraba de comandante, y tenía que estandarizarse.

Respecto al CRM, dijo que hizo el segundo curso que se dictó en Argentina, y la DHA tomó como obligación que todas las líneas dieran el curso inicial, primero los pilotos y luego las auxiliares, y después se hacía recurrent que era anual, y no dentro de los doce meses. Que si hacía el inicial en julio tenía que hacer el recurrent antes de julio del año siguiente, o sea antes de que se cumpla el año, y el centro de capacitación llevaba bien los tiempos para recurrent. No recordó si hubo prórrogas en la normativa de CRM.

Dijo que era el único instructor de mercancías peligrosas de la empresa, y luego hubo otros. Que el curso estaba junto con el de emergencias, pero este último lo daban pilotos y auxiliares de cabina.

Señaló que era factible escuchar alarma de configuración en simulador, ya que el instructor pone todas las emergencias durante el vuelo; que es una alarma que suena antes de despegar, y siempre se tenía en cuenta o se conocía.

Por otro lado, dijo que nunca, de 1995 a 1999, la empresa aconsejó a los pilotos volar con aviones no go, y en su caso siempre voló con aviones habilitados y en los que se levantaron las novedades, y siempre se cumplió con la MEL, no conociendo ninguna persona que en LAPA le hubiera tocado volar un avión no go. Que tampoco voló con pilotos cuya capacidad o condición le hicieran dudar de su idoneidad.

Poder Judicial de la Nación

En cuanto a la experiencia que tenía cuando ingresó en LAPA, dijo que era de 5.500 horas de vuelo, con una experiencia en reactor del 80%. Que en LAPA voló 6.000 horas más.

Dijo que en B 737-200 no tuvo experiencias con alarmas, y tampoco alarmas falsas, aclarando que todas las alarmas suenan por algo. Que tuvo alarmas de configuración en el simulador.

Al serle preguntado si en LAPA ocurría que sonaran alarmas frecuentemente, dijo que no; que podía pasar que había una microllave que no hacía tope en el freno de vuelo, pero no conoce pilotos a los que le hayan sonado alarmas frecuentemente.

Señaló que ingresó a LAPA para ser comandante pero estuvo un mes volando como copiloto con instructor de vuelo, yendo a todos los destinos para la habilitación de comandante, siendo el jefe de línea Chionetti. Que su instructor en el curso inicial fue Mignona, no recordando en detalle el resultado, pero tuvo S y S-.

Indicó que la cantidad de S- (Standard menos) en turnos para determinar la reevaluación del candidato, era que de los 10 temas, no pudiera pasar más de la mitad.

Respecto a qué actitud él tomaba como instructor de vuelo si en los turnos alguien tenía cuatro S- , dijo que veía en qué se había equivocado y lo evaluaba para ver si las reiteraba.

Reconoció su firma a fs. 29/38 de su legajo Info simulador.

Recordó que tuvo un acontecimiento por lavado de motor en un vuelo a Córdoba; que al avión le habían lavado motores en la noche y ahí tiene toma de aire; que el copiloto a la noche no lo vio. Hizo un informe de que lo acababa de ver y se lo entregó al jefe de línea, porque mantenimiento le entregó el avión de ese modo, pero no tuvo falta de potencia el motor, el avión se comportó normalmente. Aclaró que con eso ingresa aire en el motor, que no es común que esté tapado, no tiene que estar tapado, y no es un incidente para él.

Se le exhibió el informe de comandante firmado por él por episodio con tarugo de madera, y señaló que lo detectó la auxiliar; que era respecto al tobogán de una puerta, y elaboró el informe para que se tuviera en cuenta porque no le parecía normal, porque el tobogán no estaba sujetado con eso. Que no recordaba si había anotado esto en el RTV del avión.

Indicó que Operaciones ponía las fechas para los cursos iniciales y recurrencias.

Se le preguntó si cuando ingresó a LAPA sabía que iba a ser comandante, y dijo que luego de la entrevista con De Víctor estaba propuesto para ser comandante. Que estaba nivelado para serlo porque venía de volar un avión similar que es el B 707, y hacía siete u ocho años que era comandante.

Respecto a si con sus observaciones creía que al mes estaba en condiciones de ser comandante, dijo que las mismas son puntuales y de ese momento, y se pueden revertir en el próximo turno; que para ser comandante no importa sólo lo técnico sino el criterio en la toma de decisiones, y en ese mes hizo aproximadamente 20 vuelos.

Dijo que en su momento creyó importante hacer el informe escrito porque era para poder corregir una falla humana, fundamentalmente en la parte que tiene que ver con el motor; y que siguió volando en LAPA luego de esto, ya que la empresa no tomó ninguna represalia.

297) María Pía TANUSCIO

Refirió que ingresó en LAPA en marzo de 1995 o 1996 como auxiliar de B 737, y cuando llegó el B 757 empezó a volar como auxiliar de ese avión; y a los 2 años fue comisario del B 737.

Manifestó que mientras prestaba servicios, tuvo nada más dos incidentes puntuales que la sorprendieron. Uno fue una despresurización en un vuelo a Córdoba; que el avión recién había despegado y no pasó a mayores, cayeron las máscaras y algunas tenían los elásticos vencidos y otras no estaban conectadas al aire. Que fue una leve despresurización que se solucionó en el momento y siguieron el vuelo a Córdoba. El otro, fue un episodio el de un comandante que subió al avión con olor a alcohol; que era un vuelo nocturno

Poder Judicial de la Nación

que se hacía toda la noche; que el comandante subió y le notó el olor a alcohol pero nadie le quiso decir nada al comandante; se lo comentó a sus compañeras y al copiloto y ella habló con el comandante; y éste le dijo que había tomado un vaso de vino y finalmente lo bajaron de vuelo a él. Que el comandante era Hernán Feijoo, que estaba en guardia. Que sabe que se bajó del avión un poco ofendido y lo fue a reemplazar Gustavo Yanielli, pero no recordó la fecha del acontecimiento, y se le aclaró que en marzo de 2000 prestó declaración y dijo que esto había pasado en 1997 con el avión WBO.

Ratificó su firma en la declaración de fs. 8027/30 y dijo que presentó un informe a la jefatura de comisarios por lo que pasó con las máscaras, porque no sabía qué hubiera pasado si era necesario utilizarlas, y estaban relacionadas con la seguridad de vuelo, pero no tuvo respuesta.

Respecto a la fecha de lo sucedido con Feijoo, dijo que fue al poco tiempo del accidente pero sus compañeras se negaron a acompañarla en el informe que hizo; que una le comentó que una vez había hecho un informe por un tobogán y que Feijoo la había defendido y no lo quería mandar al frente y las otras dos porque no querían involucrarse en algo así, pero no conoce las razones. Aclaró que ella era la comisario.

Señaló que al principio tuvo temor en hacer los informes, ya que no le gustan los problemas en los trabajos, y trata de evitar confrontarse con alguien, pero en este caso le pareció que tenía que hacerlo, agregando que no tuvo represalias por haberlo hecho.

En el caso de las máscaras, expresó que el elástico no agarraba la cabeza de la persona, por lo que cumplía su función; y además no salía oxígeno por la máscara, y se daba cuenta porque los pasajeros la miraban y le hacían señas de que no podían respirar bien. Que no estaban conectadas al conector donde sale el oxígeno, y lo visualizaba porque cayeron al piso directamente; que cuando se solucionó el problema se volvieron a guardar otra vez.

En el caso de Feijoo, dijo que él pidió otro comandante a la torre y a Operaciones y el vuelo salió demorado, agregando que el copiloto era Letestu..

Por último, dijo que con Weigel voló y no recordaba nada específico.

298) Aldo Rubén RIOS

Manifestó que actualmente está trabajando en Andes Líneas Aéreas como asesor de seguridad operacional, y que en ningún momento trabajó en LAPA.

Dijo que entre 1997 y 2001 trabajó en Dinar como Jefe del departamento de instrucción y Jefe de operaciones, y puede ser que en algún momento haya tenido estos dos cargos a la vez.

En cuanto a los requisitos para el ingreso de pilotos a Dinar, señaló que no recuerda exactamente las condiciones de ese momento, pero sí eran experiencia de horas de vuelo, conocimientos, y hubo pedidos de exámenes psicológicos. Que si bien tenían vigencia los exámenes del INMAE, para asegurar que el examen o la competencia del piloto era óptima

Tenían vigencia de INMAE y además exigían examen psicológico? Para asegurar que el examen o la competencia del piloto era óptima para posteriormente desempeñarse como comandante, los exámenes psicológicos estaban tercerizados.

Respecto al nombramiento de comandantes, lo realizaba el gerente de operaciones, luego del curso teórico/simulador/vuelo, y luego en función del informe de los instructores, el gerente de operaciones le daba el cargo. Que él antes se había desempeñado en Austral, y ya traía esta forma de ascenso de copilotos a comandantes.

Indicó que la cantidad de horas de vuelo requeridas variaba en las distintas empresas, y además de la cantidad de horas, se tenía en cuenta la experiencia y el tipo de aeronave que volaba la persona; por ejemplo en aviones de mayor porte, aunque no reuniera todos los requisitos.

Poder Judicial de la Nación

Recordó que Dinar tenía cinco aviones; dos MD y tres de otro tipo, y luego dos B 737; que tenían aviones en leasing con tripulación extranjera, y esto debe estar en los anexos de DHA, tanto las rutas como los aviones, porque no lo recuerda bien.

Dijo que conoció a Diehl porque eran colegas, y se encontraban en esperas, pero no puede opinar sobre su concepto profesional porque no voló con él.

Por último, señaló que él fue comandante en Austral, y en su época no se hacían exámenes psicológicos; como tampoco le hicieron en Dinar, donde voló.

299) *María Esther HEREÑU*

Pasajera del avión siniestrado, dijo que el día del hecho estaban en una sala de embarque y cuando les tocó el turno subieron al avión y se les informó que había demora por congestión de tránsito aéreo.

Dijo que luego el avión, en la carretera de pista, intentó despegar y no pudo; que carreteaba con velocidad para despegue, luego levantó la nariz, y tocó con el tren delantero como cuando aterriza. Que ella viajaba en el asiento 13A y en ese momento vio fuego en la turbina; que estaba en posición de escribir, y al sentir que el avión toca en el asfalto miró hacia el exterior y ahí vio el fuego en la turbina, sobre su izquierda.

Que en ese momento sintió que se morían y como es creyente se metió para adentro y comenzó una oración, y de todo lo que siguió hasta que bajó del avión no recuerda; que los que estaban al lado suyo vieron que había un hueco y ellos se tiraron y ella también se tiró por ese lugar. Que donde ella estaba no había fuego, cayó al piso sin fuego; que la turbina o no sabe qué tiraba combustible y fuego para todos lados, pero no puede precisar qué era lo que veía. Que ella cayó bien, se levantó y sintió el fuego en la cabeza porque tenía el pelo muy largo y se le desparramó en la cabeza; intentó apagarlo con las manos y se le prendieron las manos, trató de apagarlas con la ropa y se le

prendió la ropa; pensó nuevamente que se iba a morir y en ese momento explotó el avión, y no sabe si por la onda expansiva o por qué se le apagó el fuego en la espalda y, al caerse, también se le apagó adelante; que creyó que todos iban a ser cenizas, trató de correr y separarse del montón y sentía una voz que le decía que siguiera para un lado y ahí fue que se tiró en un pastito de golf y una persona de ahí la socorrió, y cuando llegaron las ambulancias clasificaron a los heridos; que a ella la llevaron al Hospital Fernández y como tenía quemadas las vías aéreas le pusieron respirador y no supo más nada hasta 20 días o un mes después en que la empezaron a despertar.

Refirió que del olor a combustible que tenía, la definición la tomó del médico; que sus piernas, manos y brazos se quemaron por el combustible que la penetró y el olor a combustible quemado le quedó hasta que le sacaron la piel y aún mucho tiempo después aún seguía emanando ese olor a combustible.

En cuanto a sus secuelas, dijo que fueron en las vías aéreas; que la injuria pulmonar se solucionó; tuvo quemaduras en el 64% del cuerpo, el 4% superficial –nariz y boca-, y cuello, cuero cabelludo, espalda, glúteos, piernas (muy profundas, con pérdida de masa muscular, y las tiene reconstruidas), y en manos (muy profundas, por eso tiene amputaciones, y la izquierda se la rehicieron con clavos).

300) Benjamín Fernando BUTELER

Pasajero del avión siniestrado, dijo que no tiene recuerdos del carreteo y del momento en que el avión perdió el control. Refirió que cuando subió al avión se había encontrado con Damonte, que era un viejo compañero, y le propuso sentarse en la primera fila y a los minutos cambiaron; que habló a su casa para avisar que estaba en el avión y no tiene mayores recuerdos; que los que tiene son de varios días después del accidente.

Al serle preguntado si escuchó algún sonido en el carreteo similar a una bocina o una alarma, dijo que no tiene recuerdos de algo diferente a los otros vuelos.

Poder Judicial de la Nación

Dijo que sabe que Mauricio Donkin fue quien lo sacó del avión y que en ese momento se movía y trataba de salir de alguna manera del avión, pero no tiene esos recuerdos.

En cuanto a sus secuelas, dijo que sufrió amputación en ambas piernas, que utiliza prótesis, la derecha bajo la rodilla, y la izquierda de tobillo; que perdió la funcionalidad de la mano y brazo derechos hábiles; que sufrió quebradura expuesta, y analizaron en el Fernández amputársela, pero finalmente conservó el brazo con la muñeca soldada y hay movimientos que no puede hacer. Que tuvo quemaduras múltiples en todo el cuerpo, sobre todo en el costado izquierdo, espalda, brazo y pierna izquierda; las que asume que se originaron por el fuego, no teniendo memoria de haber percibido olor a combustible.

Refirió que fue indemnizado por estos hechos en el año 2001, y respecto a los daños civiles llegó a un acuerdo con un abogado y recibió una indemnización que aceptó, incluso también no ser querellante particular. Que no tiene ningún tipo de reclamo pendiente y todas las curaciones de aquel momento se las pagó su obra social (OSDE) y otros gastos los solventó por su cuenta. Que no tiene certeza, pero tiene entendido que se le pagó a OSDE.

301) Graciela Noemí VANDAM

Refirió que es licenciada en ciencias de la educación y profesora en ciencias de la educación.

Manifestó que ingresó en LAPA el 28/5/97 como analista de capacitación; que dependía de Rastelli, gerente de empleos dentro de RRHH; y fue jefa de capacitación hasta que quebró la empresa en 2002 ó 2003.

Señaló que su trabajo consistía en asesoría didáctica, involucrada con etapas de cursos y capacitación, y escribir un material o manual para usuario de sistema administrativo hasta contratar a un consultor externo para que dicte una actividad; recomendar metodológicamente cuánto puede durar un curso; dictar cursos de liderazgo a empleados de atención al

pasajero, y ocuparse también de la logística de cantidad de personas en los cursos, servicios y elementos que se necesitaran.

Indicó que su ingreso en LAPA se produjo por un aviso en el diario sin saber a que compañía dirigía el aviso (aviso ciego); que le tomaron entrevistas personales, y lo de rigor en un empleo, examen médico, sin recordar si le tomaron algún test.

Dijo que todo lo que mencionó antes era su tarea diaria. En el caso particular de CRM, mencionó que en 1997 participó del curso como instructora facilitadora de CRM y CRM Lost, que fue el primero que se dictó en el INMAE, y estaba a cargo el Dr. Leitmann Patt. Que fue un curso de formación en cuanto a factores humanos y CRM, se vieron temas, fue un curso estándar de formación y periódicamente se hacían foros de perfeccionamiento. Que luego fue parte de los instructores para dar el curso en LAPA, con Rastelli, Novo y Chionetti, y posteriormente se fueron formando otros instructores de la compañía, con integración multidisciplinaria con los distintos empleados de la compañía.

Añadió que liderazgo o comunicación lo daba ella y conciencia situacional u operativismo lo daba un piloto; que era de acuerdo a la especialidad de cada uno.

Dijo que los cursos de CRM no tenían evaluación escrita, eran participativos, esto no lo decían las disposiciones, sino que servía para transmitir una filosofía operacional para evaluar las actitudes. Que no conoce casos en que alguien haya tenido que repetir el curso.

Agregó que ella fue formada para dictar FFHH y CRM y estos cursos se dictaban en la empresa y ella transmitía lo que había aprendido en su instrucción en el INMAE en cuanto a conceptos operacionales y esos eran los lineamientos con los que daba los cursos en LAPA.

Refirió que conoció a Weigel porque fue participante en algún curso inicial de CRM, y tal vez en otros cursos, pues ella estaba en el centro de capacitación. Que no recuerda que el nombrado fuera un participante con características distintivas para destacarse del resto de pilotos y azafatas (entre 20 y 25 personas), sino que fue un piloto más.

Poder Judicial de la Nación

Señaló que los contenidos del curso están determinados por normas o programas de capacitación de CRM y respetaban el contenido de esos programas que incluyen los módulos de CRM, recordando que los cursos eran iguales antes y después del accidente.

Manifestó que la capacitación pone a la persona en condiciones de hacer algo, pero si luego lo hace o no, no depende del capacitador sino de lo que hace la persona. Agregó que CRM es un curso de actitud, no se puede evaluar, es cuestión de ponerlo en práctica.

Indicó que el curso se diseñó entre los formadores de CRM y se iba rediseñando con especialistas en didáctica y contenido; que coordinar un curso es distinto; la fecha tenía que ver con la administración de la sala de capacitación, y no le tocaba a ella decidir quiénes participaban del curso sino a la gerencia de los que iban a participar del curso.

Al serle preguntado si Weigel hizo en la cabina lo que le enseñó en el CRM, dijo que entiende que no se respetó cabina estéril pero eso no se enseñaba en CRM que era más amplio, de emergencias o teóricos. Que también se enseña trabajo en equipo, y trabajar en forma coordinada en la actividad que desarrolla. Agregó que evidentemente por lo transcripto del CVR, eso no sucedió así, y vale lo mismo para Etcheverry y Tantos.

Dijo que no sabe quién tomó la decisión de que ella fuera facilitadora de CRM, que se lo comunicó su jefa y fue con Rastelli. Que ella tenía trato con Arzeno, que estaba arriba de Rastelli y era una jefa presente, involucrada con las personas que trabajaban en RRHH. Que no recuerda que Arzeno tuviera diferencias con la gerencia de operaciones liderada por Chionetti, que las relaciones eran las normales de cualquier equipo directivo.

Expresó que Operaciones mandaba los pilotos a los cursos, y la periodicidad de los cursos estaba en las disposiciones. Que al 31/12/98 tenían que tener todos los cursos iniciales (que eran anuales) y al 31/12/99 finalizado el recurrent, y luego se modificaron los tiempos porque se estaban implementando los cursos.

Añadió que en CRM se trabajaba en principios de la comunicación, elementos, qué sucede con los mensajes, que no haya malentendidos. Que en el módulo de conciencia situacional, como parte del temario estaba la atención, la memoria, el funcionamiento de los hemisferios cerebrales, y este modulo era dictado por los instructores de operaciones.

En cuanto a los efectos dentro del grupo de una actitud incorrecta, dijo que era un tema previo o básico en introducción al CRM, de fallas latentes o fallas activas en que se veía error y omisión. Que la definición de liderazgo es influencia y se trata la influencia del líder sobre el resto del equipo; si el líder manifiesta una conducta errónea se manejaba asertividad, y que el resto viera que algo no se hacía correctamente. Se enseñaba qué debía hacer el resto del grupo si había violación intencional a procedimiento de seguridad.

Agregó que dentro del módulo de conciencia situacional, entre los factores no contribuyentes estaba la complacencia, que es el hecho de estar cómodo y no manifestar su oposición y está ligado con asertividad como opuesto.

Se le preguntó si es posible que una persona que tenga conocimiento de algo y lo lleve a la práctica regularmente, en algún momento y frente a una situación especial de riesgo, o sorpresa, no pueda aplicarlo, y dijo que sí es posible; que hay factores obstaculizadores del aprendizaje, y el disparador del suceso puede ser una situación de riesgo.

Dijo que la práctica es un factor que hace que el aprendizaje se mantenga vigente, pero ante situaciones de estrés, los mecanismos de la mente son muy complejos, y entiende que esto tiene más que ver con la psicología.

Señaló que el aporte que daba CRM a la aviación era importante en términos de que reconocía la importancia del factor humano con el tema de la aviación; ponía en juego temas como trabajo en equipo que no eran comunes en la formación del piloto. Que le otorgaba un papel al resto de la tripulación además del comandante, a la hora del trabajo en equipo, por introducción de elemento humano. Que la autoridad del comandante se reafirmaba pero esto no tiene que ver con que no esté abierto a escuchar

Poder Judicial de la Nación

opiniones o advertencias de otros, se trata de ser más horizontal y escuchar a los demás. Que tenía que estar más atento a lo que sucedía; no es limitación al poder sino apertura del comandante. Dijo que ser asertivo es expresarse abiertamente frente a una situación de riesgo en forma contundente.

Se le preguntó cuál es la necesidad de hacer todos los años el CRM si los conceptos eran sencillos, y respondió que está vinculado con las actitudes y éstas con una clase no se convierten; que depende de la apertura y capacidad de la persona para absorber o modificar sus actitudes; que es importante reforzarlo periódicamente. Que las actitudes no se olvidan, pero es para incorporarlas y mantenerlas vigentes.

Manifestó que el Caso Dryden se analiza en los cursos iniciales de CRM, desde antes del 31/8/99; que en la apertura, se daba un video de 20 minutos, y era importante porque la investigación tomó en cuenta los trabajos en equipo.

No recordó si alguien de la empresa hacía los exámenes psicotécnicos de los empleados de la compañía o si se tercerizaban.

Indicó que Noblega estaba en la parte de empleos, y nunca trabajó conjuntamente con ella en algo, pero estaban en un mismo ambiente, estaba cerca. Que si se hacían entrevistas, o si Noblega las hacía, se hacían en una sala de entrevistas, no en el escritorio al lado suyo. Que ella era la analista de empleos, hacía selección y reclutamiento, y hacía entrevistas. Que de los pilotos, recibía el CV y depuraba la primera parte, que es lo que se hace normalmente.

Señaló que Boyd estuvo presente en los iniciales como lanzamiento de los cursos de la empresa, pero no les dio ninguna instrucción particular de hacer algo distinto a lo que decía la reglamentación. Y a Deutsch se le presentó la temática que se iba a dictar en los cursos.

En cuanto a Weigel, dijo que no recordaba para qué fecha estaba programado para su próximo curso, pero sí que en el caso de los recurrentes había que implementar LOST y era conveniente que tomara el teórico de

CRM antes del simulador para hacer el CRM Lost en simulador, para repasar la teoría antes de aplicarlo en la práctica.

Finalmente, dijo no recordar si se hacían certificados a los alumnos de CRM.

302) Matías Martín SCHWINDT

Señaló que desde hace ocho años vuela en Europa; que ahora vive en Barcelona, es piloto de Air Europa y antes estuvo en Blue Panorama en Italia y LT en Palma de Mallorca.

Refirió que en 1996 ó 1997 ingresó en LAPA, estuvo 3 meses en B 737, luego en B 757 y en B 767, siempre como primer oficial; y que a Weigel lo conoció solamente por nombre.

En cuanto a los aspectos de seguridad de la empresa LAPA, y respecto a instrucción en tierra y simulador, comparados con lo que vio en todas las flotas que voló en Europa y con referencias de amigos del resto del mundo, dijo que el nivel de seguridad de dicha empresa es de un alto estándar.

Manifestó que en LAPA estuvo casi 7 años, y que le sonaron poco alarmas falsas en ese lapso y no vio nada que le llamara la atención en cuanto a ello; que son desperfectos que se reparan y salen dentro de la MEL; que constantemente hay alarmas en todos los aviones y todas las líneas, por eso se reparan y se evalúan.

Agregó que fue instruido en LAPA perfectamente para reconocer alarma de configuración y actuar en consecuencia, y todos los pilotos con los que él voló estaban capacitados para reconocerla y actuar.

Respecto a los instructores de LAPA, dijo que basándose en los que le tocaron a él (recordando a Juan Jiménez, Juan Ossa, Biró, algunos de United en Denver), estaban capacitados por completo para instruir a los pilotos, comparado con otras empresas y lo comparó con Europa, donde se va a simulador cada 6 meses.

Acercas de los tiempos de descanso y vacaciones en las otras empresas de Europa, indicó que allí son menos limitativos, por lo que es más exigente volar ahí que aquí.

Poder Judicial de la Nación

Señaló que está seguro que en LAPA no tuvo que iniciar vuelo ni salió con aviones en condiciones no go.

Al serle preguntado si en Europa le pasó el hecho de recibir un avión que no estuviera en condiciones, dijo que sí, que constantemente, ya que es una máquina se va rompiendo y reparando, y es algo constante que cada tanto surja algo y hay que mirar el manual. Por otro lado, dijo que en Europa no le preguntaron nada por sus vacaciones porque no se preocupan por ello; que en las líneas aéreas de Europa no hay requisitos de horas voladas y son de medio costo.

Indicó que además de estar habilitado por la autoridad aeronáutica, en LAPA recibió instrucción en ruta, recurrencia en simulador, curso de emergencias, cursos teóricos, y los cumplió en tiempo y forma.; y que en su caso nunca le tocó emprender el vuelo con alguna persona que no estuviera capacitada para ejercer la función.

Se le exhibió su legajo celeste técnico, a fs. 154/169 (curso inicial de B 737 simulador y entrenamiento de vuelo) y reconoció su firma, como también en la fs. 2 y 3 (parte de vacaciones).

En cuanto a su relación con Chionetti, dijo que volaron juntos a Punta Cana, pero no era de amistad.

Dijo que cuando entró en LAPA el gerente de operaciones era Diehl, y Borsani era el jefe de línea de B 737-200.

Manifestó que antes de estar en LAPA voló en dos empresas aviones turbo hélice que son de mediano porte.

303) Pedro Daniel OCAMICA

Refirió que es abogado y contador, y trabaja en la AFIP, reconociendo su firma en el informe que se le exhibió, y manifestando que no recuerda mucho el contenido, que leyó.

Señaló que para hacerlo contó con documentación secuestrada en el allanamiento.

Indicó que se leyó sólo el 1% de la documentación informática (50.000 archivos), conforme dice en el tercer párrafo de fs. 2vta.

Expresó que en el informe de control de gestión se engloba información para la toma de decisión de gerencia, por ejemplo cantidad de ventas, de personal, con agregación mayor para tomar decisiones, y con eso se trabaja en las gerencias de las empresas.

Aclaró –de la primer parte de fs. 3 del informe- que tenían algunos informes de control de gestión, no tenían los libros, los balances y los saldos anuales y los de control de gestión eran similares, por eso dicen que son verosímiles y que están ajustados.

Se le leyó su declaración de fs. 11177/8, acerca del incremento constante desde el año 1997 al año 1999, aclarando que entiende por volumen operativo, la cantidad de pasajeros transportados, de pasajes vendidos.

Refirió que no recuerda haber tenido autorización para ver otros elementos más que los secuestrados.

Al serle preguntado si es normal que se requieran libros y documentación de respaldo, dijo que su experiencia de trabajo es de causas vinculadas a lo tributario y en los allanamientos siempre se ven limitados a la documentación que se secuestra. En este caso, en el informe tenían que contestar algunos puntos que eran cosas operativas, no era tributario, era de inversiones y gastos.

Por último, dijo que entiende que con la documentación que tenían podían hacer las conclusiones que sacaron.

304) Pablo EMLEK

Reconoció su firma en la fs. 7 del informe de la AFIP.

305) Miguel Angel MORENO

Refirió que ahora está haciendo una asesoría para Pluna Líneas Aéreas. Que en el año 1999 era Director o Gerente de Operaciones de SW, no recordando cuál de los dos cargos. Se le leyó entonces su declaración anterior en la cual dijo que era Gerente de Operaciones. Que en 1998 era subgerente.

Poder Judicial de la Nación

Manifestó que SW estaba apuntando a separar la parte operativa de la económica y política. Señaló que de la Gerencia de operaciones dependía la jefatura de pilotos y todo el plantel de pilotos, despacho operativo, y cartografía. Dijo que no recuerda si ya estaba para esa fecha, creyendo que fue después, pero se había creado un área de seguridad que dependía directamente del gerente general, cuyas funciones eran hacer el control de operatividad de la compañía, y era independiente de la gerencia de operaciones. Que no tenía capacidad ejecutiva pero sí de denuncia.

En cuanto a la selección de pilotos, indicó que hubo dos etapas; una inicial (empezó a operar en 1997) donde después de una investigación de mercado se hizo a dedo la selección de pilotos, y más adelante se hacía una selección en la que intervenía RRHH y operaciones.

Que la elección de comandantes era un proceso en el cual cuando el piloto llegaba al escalafón y le tocaba ser comandante se le daba el upgrade y se lo evaluaba. Que se revisaban sus antecedentes con todos los reportes de su trayectoria, y todo eso estaba en su legajo, simulador, instructores, faltas, sanciones, y se evaluaba todo, incluso la parte disciplinaria. Luego había una reunión entre instructores y el jefe de pilotos, y si había dificultad se llegaba al gerente, pero mayormente quedaba ahí.

Manifestó que el seguimiento del piloto lo hace el instructor, que es quien ve al piloto. Luego de ello hacía un curso teórico, y simulador con los turnos programados (alrededor de 9); era evaluado por el instructor y éste decidía si continuaba con el chequeo con la autoridad aeronáutica. Dijo que en su caso, mandaban a alguien con más jerarquía que el instructor. Pasado esto, el piloto volaba con instructor un tiempo, se lo volvía a evaluar y se lo liberaba a la línea, y entonces venía el proceso administrativo de designación.

Agregó que la evaluación psicológica era parte del proceso que llevaba adelante RRHH; que el gerente de RRHH era psicólogo y hacía test y demás; que una vez que aprobaban eso pasaban a Operaciones.

Respecto a Luis Etcheverry, dijo que no lo conoció personalmente sino que habló con él por teléfono; que el nombrado había ingresado a SW, luego de hacer el curso de ingreso en Canadá, y al volver le dijo que se iba a LAPA porque había ingresado allí. Que en SW no hizo vuelos como tripulante.

En cuanto a su experiencia previa a ser gerente de operaciones, señaló que de 1979 a 1997 fue piloto de Aerolíneas Argentinas, instructor, jefe de instructores, segundo jefe de flota y jefe de flota, y luego, por un problema de salud, no pudo volar más. Agregó que cuando él llegó a SW, no había departamento de instrucción porque era una compañía chiquita.

Para definir cuándo un piloto era considerado Standard, dijo que en simulador se hacen maniobras, y está previsto que va a haber errores, y si bien no hay nada escrito sobre qué errores son tolerables y cuáles no, el instructor está capacitado para eso y ver el turno en general. Que si el piloto repite la maniobra y nunca la llega a hacer bien, se manifiesta que no se puede cumplir, como no aprobado, o se observa si la volvió a realizar bien, ya que es bastante común que no les salga perfecto la primera vez que pasan los simuladores.

Añadió que la decisión de habilitar a los copilotos y comandantes dependía del instructor o instructores; que si ellos veían que la performance era adecuada, informaban para que el inspector de FAA tomara el chequeo, y algunas veces, si había dificultad, enviaban una persona como el jefe de instructores o el jefe de flota. Dijo que el criterio del instructor es determinante para el proceso de selección; que es un puesto de absoluta confianza pues se delega en esa persona el control de la instrucción de los pilotos. Que se confía en el correcto desempeño de los instructores.

Refirió que en casos de ascensos a comandantes era igual, y lo que varía en general, sobre todo en SW que era chica, es que se sabía porque era conocida la performance de ese piloto que ya estaba volando en la compañía.

Respecto a si uno fracasa en simulador, dijo que se puede sugerir que siga volando como copiloto, si bien no tiene la decisión final; que

Poder Judicial de la Nación

muchos pilotos alguna vez tuvieron observación en simulador; que en ese caso se considera si tuvo problemas, pero no descalifica al piloto.

Que si hay un número importante de observaciones y fallas en simulador y va nuevamente a simulador, en esta nueva oportunidad, si pasó los requerimientos y exigencias debería solucionar el problema anterior, y eso es darle la posibilidad de salir de la descalificación; que quizás se le exige mucho más al que viene con calificación desfavorable.

Agregó que el que pasa el examen y la inspección de vuelo, está en condiciones de volar, con los antecedentes que tenga, si era impecable o con problemas.

Manifestó que en Aerolíneas Argentinas y en SW estaba normado internamente que si no aprobaba un ascenso, tenía que esperar un año, no recordando si eso estaba escrito, pero estaba dentro del convenio con entidad gremial.

Explicó que había dos vías para controlar la vigencia de las habilitaciones de los pilotos; la de RRHH que era por el lado laboral y la de jefatura de línea que hace el seguimiento y la programación aeronáutica. Que había un sistema informático donde se avisaba un mes antes que se estaba por vencer el tripulante para vacaciones, y se cumplía absolutamente con el régimen de descansos.

Mencionó que había competencia tarifaria para ver quién se llevaba los pasajeros entre LAPA, SW y Aerolíneas Argentinas. También que varios pilotos se fueron de SW a LAPA y eso les trajo problemas operativos; que las condiciones eran mejores en LAPA en cuanto a lo laboral y tuvieron una temporada en que trataban que los pilotos se fueran a esa empresa.

Dijo no recordar si en los veinte años en que estuvo en Aerolíneas Argentinas hubo dispensa de la autoridad de aplicación por el régimen de vacaciones, y le fue leída su declaración de fs. 11891vta., en la que manifestó que recordaba de la dispensa de la autoridad de aplicación respecto

a las vacacines, entonces aclaró que si en ese momento lo dijo debe haber sido así, pero en este momento no lo recuerda.

Señaló que tuvo acceso a la cinta CVR del 3142 a través de Internet, y le pareció muy indisciplinada la cosa; que es inexplicable que un piloto haga toda la carrera de despegue con la alarma de configuración sonando, ya que no es mucho lo que hay que revisar para ver qué es lo que falta. Que nada de lo que pasa luego de la alarma es sensato, por ejemplo que no se diga una palabra, que es llamativo. Que escuchó otras grabaciones de accidentes, y los pilotos dicen algo, gritan, insultan.

Se le preguntó si pudo haber desaparecido algo, o si se fresaron, y dijo que parecería que no habría tal freezado, porque el comandante comenzó un intento de frenado del avión, y o se freeza completamente o no lo hace; que el comandante preguntó “qué es esto?”, y no le parece que se haya freezado, parece como una pérdida de noción de la realidad, y no le encuentra explicación.

Respecto al momento de la indisciplinada, que hayan hecho la lista inicial (alter Star check list), que omitieron before y luego hicieron la clear take off, y cómo puede suceder que omitieran la del medio, o si esto es razonable, respondió que las listas se relacionan con ciertas fases de la operación; que ingresando en la pista para despegar, autorizado, en posición, era la clear take off la que tenían que hacer; que puede que se olvidaron la otra lista durante el rodaje, y no sería la primera vez que se olvidan de hacer la lista, puede pasar, y para eso va el copiloto. Que sería algo bastante fuera de lo común que se comunicaran con gestos, no es lo estándar; que hay señas, pero la instrucción y demás están hechas con voces.

Dijo que al sonar la alarma, debería haber hecho un vistazo de las 4 cosas por las que puede sonar; tendría que haber abortado el despegue con baja velocidad, bajar el flaps y volver a salir; que los otros puntos se pueden corregir con facilidad.

Se le preguntó si la palanca de flaps hubiera estado posicionada en 5°, y si se puede demorar en abortar por ver las otras hipótesis, y contestó

Poder Judicial de la Nación

que hasta 80' nudos mira, pero luego de eso, si no lo solucionó, tiene que abortar el despegue.

Explicó que cuando dijo un año de espera como penalidad era para el ascenso a comandante –con inspector de FAA-, si le daba mal el recurrent; y que si ya estaba habilitado por FAA y un recurrent a los 6 meses le daba mal, no es la misma situación; que depende de la gravedad se lo pone a volar nuevamente con instructor, o se le puede dar otro recurrent en algunos casos y volver a evaluar

Refirió que de Operaciones dependía un área de instrucción, inspección y estándares; y en el ascenso a comandante participaba el jefe de línea o el jefe de instrucción y lo evaluaba con los instructores; que no siempre pasaba, sólo si había dudas con el piloto, y a veces iban al simulador..

En cuanto a la programación de tripulaciones, dijo que de acuerdo a la norma, deben realizar toda la actividad posible. Que no era una política, pero si algún piloto lo planteaba se evaluaba; que es algo difícil de administrar; hay una guardia, por lo que se pueden juntar aunque no estén programados.

Mencionó que el programador llenaba los planes de vuelo, y en el caso de que tuvieran que volar comandantes muy nuevos (considerados así durante uno o dos meses) y se los liberaba, se los programaba con copilotos antiguos, y dependía de la performance.

Dijo que una cuestión de amistad no puede tender a la indisciplina; que en toda su carrera voló con amigos suyos, y eso depende de la personalidad de cada persona. Que honestamente no cree que sea como declaró en instrucción en cuanto a que la amistad podía tender a la indisciplina.

306) Jorge Eduardo Enrique ALBANESE

Manifestó que su actividad como piloto finalizó y ahora asesora por mantenimiento de aeronaves. Dijo que en 1999 era comandante de Austral Líneas Aéreas y gerente de instrucción de vuelo.

307) Rita Inés NOHER DE HALAC

Pasajera del avión siniestrado, relató que cuando subió al avión la recibieron las camareras (una de ellas rubia que la recuerda muy bien), saludó a un amigo suyo –Yurevich-, y se dirigió a su asiento 2d –del lado de la derecha-, que era adelante, en el pasillo. Dijo que estaba relajada luego de un día de trabajo en la UBA. Que el avión salió a su juicio normalmente, ella vuela mucho y no notó ninguna irregularidad; que luego paró en lo que parecía el extremo de la pista, carreteó con normalidad y en un momento dado percibió que carreteaba demasiado, que se prolongaba el tiempo de carreteo, se dio cuenta que algo pasaba y pensó qué habría adelante si no podía levantar vuelo; se dio cuenta de que no podía levantar vuelo, y tomó el cinturón de seguridad para poder salir nadando si llegaba al río. Que había un ruido de motores pero también un silencio impresionante adentro del avión y cree que en algún momento abrió el cinturón y se vio caminando en el pasto; que vio el pasto y sentía voces distantes quizá dirigidas a ella; que cree que le decían tirate al suelo o algo así, percibió que estaba viva y se dio cuenta que había habido un accidente; que estaba tranquila, y en el momento siguiente sintió voces que le preguntaban cómo se llamaba, cuántos años tenía, qué día era y no pudo aportar este último dato; que cree que en ese momento estaba dentro de una ambulancia, y luego de ello fue al hospital Fernández.

Agregó que no escuchó alarma, ni explosión, no vio fuego, no tuvo conciencia de fuego en ningún momento, y se dio cuenta que hubo fuego mucho más tarde, por las quemaduras que tenía.

308) Juan Carlos ARDALLA

Manifestó que trabaja como consultor aeronáutico en la Universidad de La Plata, y tiene amistad profesional con todos los imputados. Dijo que luego del drama del accidente concurren a darle el pésame a

Poder Judicial de la Nación

Chionetti y se pusieron a su disposición. Que en el 2004 fue consultado para hacer algo técnico; primero dijo que no y luego aceptó; era un peritaje del manual de operaciones, completó su trabajo y lo presentó al tribunal. Que durante el juicio oral fue consultado varias veces por la defensa pero por temas técnicos e imparciales y nada de esto va a afectar la veracidad de su declaración.

Recordó que en el 2000 citaron a todos los gerentes de operaciones de todas las empresas y declaró por ese motivo.

Refirió que actualmente es asesor técnico de la defensa de temas reglamentarios, de aplicación de la ley, por cuestiones puntuales y a demanda, no teniendo ningún contrato.

En cuanto a sus antecedentes, señaló que empezó en la aviación naval, estuvo cinco años en la Marina y luego ingresó en Aerolíneas Argentinas en diciembre de 1964, y hasta que se jubiló perteneció a dicha empresa y voló todos los aviones que tenía (B 737-200 durante aproximadamente dos años en 1974); se jubiló a los 60 años (en el 2000) y siguió como gerente de operaciones, pero no le gustó el tema político de la compañía y por eso estuvo pocos meses. Que estuvo 36 años en Aerolíneas Argentinas y 25 años vinculado como instructor, inspector, jefe de línea, jefe de pilotos y fue dos veces gerente de operaciones, por los cambios políticos.

Agregó que estuvo un breve tiempo sin hacer nada y posteriormente fue convocado por una empresa extranjera donde trabajó casi dos años, y como no había otro lugar donde hacer el simulador hizo el curso de piloto en LAPA, incluso vuelos de ruta porque el avión ejecutivo era el B 737-700; que esto fue en 2001, y tuvo una experiencia excelente del concepto de instrucción; entrevistó a Mike Snover que era el representante de Boeing en LAPA; que personalmente tenía fluido contacto con Boeing y le preguntó a Snover si LAPA estaba en condiciones de hacer el mantenimiento de este avión B 737-700 y Snover le dijo que LAPA podía hacer inspección C. Que,

en definitiva, no contrató a LAPA para mantenimiento por otras cuestiones, por el tema de repuestos rotables.

Respecto a su etapa de Aerolíneas Argentinas, dijo que el primer periodo como gerente de operaciones fue en el año 1989 –un año-; que hubo un cambio por un interventor en la empresa y terminó su ciclo; luego dos años como gerente de vuelo, y el último período duró un año y medio como gerente de operaciones (años 1999/2000).

Acercas del objeto, contenido y conclusiones del peritaje que realizó, y en el que ratificó su firma, mencionó que el manual de LAPA no decía específicamente que se debía abortar por esa causa (la alarma de configuración), sino que se abortaba por cualquier causa, y él adhiere a que antes de los 80 nudos por cualquier causa se aborta. Que los manuales incluyen Flight manual, operation manual –todos de Boeing- y lo que uno utiliza en la instrucción es lo que produce la fábrica, sobre todo la de Boeing, agregando que los pilotos tienen una voz muy fuerte en Boeing, que no es lo mismo que sucede en Airbus.

Indicó que el manual de LAPA decía que se aborte por cualquier cosa, el resto de los manuales lo componen, y ninguna empresa entrena a sus pilotos con MOE sino con los manuales del fabricante.

Respecto a cómo se estructura el funcionamiento de una empresa aérea y las pautas de seguridad, dijo que hay 2 grandes normativas: la americana, inspirada por FAA que son normas FAAR, y la europea, que creó una autoridad aeronáutica supranacional. Que la filosofía de las 2 normativas son distintas: en Europa se pide auditoria interna en las empresas; y la americana tiene las manos dentro de las empresas, los inspectores de la FAA americana están metidos dentro de la empresa, señalando que nosotros somos progresivos a la normativa FAAR. Que en 1987 aparece en Argentina el decreto N° 1496 como documento de la DNA, que es el reglamento de aeronavegabilidad y es copia de FAAR, y de allí salen los documentos operativos que son el NESTAR 95 que tiene las normas de funcionamiento de operaciones similar a FAAR.

Poder Judicial de la Nación

Manifestó que la parte práctica del modelo y la forma de controlar la seguridad y que se cumpla con estas normas, es la vigilancia de la autoridad aeronáutica continua a través de los inspectores que ven los pilotos y del instructor, y si descubren una irregularidad ponen en cuestionamiento el plan de instrucción.

Dijo que PREVAC, en Aerolíneas Argentinas, desde enero de 1999, tenía acceso a todos los lugares de la empresa y estaba en contacto directo con toda la operación para observar si había algo que comprometiera la seguridad; y también hacían una reunión operativa semanal –que quedó como costumbre- con el director general, que era una nueva modalidad, y así descubrieron que todos los episodios de seguridad algo dejan. Agregó que a las reuniones iban el Gerente General, el de mantenimiento, el de comisarios y auxiliares, el de operaciones, y el de vuelo.

Indicó que escuchó que en LAPA esto lo hacían todos los días, era más dragoniano, con vigilancia continua y directa, y ese es un mecanismo idóneo para la seguridad. Mencionó que las cuestiones de seguridad ahora se agrupan en SMS.

Señaló que la FAA americana aceptó el CRM en el año 1997, igual que Argentina.

Refirió que el proyecto FOCUA, relacionado con la seguridad, son sistemas complementarios de seguridad y son para vigilancia y control normal sobre la gente que tienen volando.

Acerca de cómo tiene que funcionar la instrucción de los pilotos, dijo que la obligación primaria del gerente de operaciones es la presentación de un plan de entrenamiento, y esto es lo que dice la ley. Que quienes ejecutan este programa son los instructores e inspectores; y en el NESTAR al único funcionario que se le exigen estas competencias (evaluar al piloto, etc.) son al inspector reconocido y al instructor; que ni el jefe de pilotos ni el jefe de operaciones tienen la exigencia de ser instructores.

Manifestó que cuando mira el legajo de instrucción de un piloto está mirando el registro, y hay que ser prolijo con la documentación pero también hay que ver cómo vuela. Que en relación a Weigel, el proceso formal de instrucción no se puede objetar porque fue aprobado por la autoridad aeronáutica y por los instructores.

En cuanto a si las observaciones que se le hicieron en el legajo a Weigel afectaban su idoneidad para ser comandante, dijo que cree que hay que mirar los registros de los últimos 42 meses (lo normativo es mirar hasta ahí), porque lo anterior no agrega nada. Que se le hicieron comentarios y estuvo un largo período sin volar al mando. Que el tema de los comentarios es por algo que no tienen bien resuelto en las líneas aéreas; el comentario lo pone el instructor para el instructor que viene, y lo que vale es la calificación, que es lo que menciona la ley.

Refirió que vio los peritajes de los expertos especiales, a quienes conoce; que Velasco fue subordinado de él, y López Camelo estuvo 20 años de copiloto y luego ascendió. Que hay cosas que no comparte con ellos, en particular en cómo hicieron su trabajo; que López Camelo hace peritaje de peritaje y señala que como LAPA no manda copilotos cada 6 meses a simulador, no puede hacer alternativa a Montevideo. Indicó que en EEUU los comandantes y copilotos van una vez por año a simulador. Que López Camelo toma las recomendaciones de OACI que respeta y hace muchas cosas buenas, pero OACI trabaja con países y no tiene capacidad de inspección ni de sanción por incumplimiento, y por eso se toma como una referencia. Que las normas argentinas son las que se exigen para volar, y para volar entre países se hacen tratados bilaterales; que no duda de la buena fe de los peritos, pero estima que dijeron muchas cosas equivocadas.

Señaló que cuando declaró en instrucción hubo muchos copilotos viejos que al poco tiempo eran comandantes, y por eso los mandaban cada 6 meses a simulador.

Indicó que también le llamó la atención el tema de los argumentos sistémicos; que siempre alentó los cursos en cuanto a administración, pero nadie miró a LAPA como sistema. Que esta gente no

Poder Judicial de la Nación

hizo un muestreo de pilotos antes para decir que era un desastre; que si el sistema es abierto con el medio sobrevive, y si es cerrado se muere. Afirmó que esta gente no hizo ningún análisis sistémico de LAPA; para hacerlo tienen que mirar la documentación, hacer entrevistas, subirse a los aviones, analizar el trabajo que se hace en la empresa. Que ellos tomaron a Weigel, que tenía observaciones, y dijeron que por eso todo estaba mal en LAPA:

En cuanto a lo que escuchó del CVR del accidente, refirió que el lenguaje un poco ligero y burdo no lo alienta ni lo aprueba, señalando que cuando están con el inspector hacen todo bien y tal vez cuando están solos no lo respetan. Que no hicieron la lista por las razones que fuera, y si la hubieran hecho le llevaban 3 minutos; que no hubo asepsia; que puede haber pasado algo psicológico en Weigel y alguien le sembró la duda si el flaps estaba en posición en la palanca; que él aparentemente miró y siguió, no sabe si estaba todo bien o no.

Acerca de lo que dijo Piñeyro, no coincide con ello; que el nombrado aparece como el referente de aviación en Argentina y no se lo puede tomar con seriedad porque no tiene ni 3 años de comandante, hace más de 15 años.

Señaló que le da la impresión de que Weigel tenía curva de aprendizaje lenta, no había volado jet y necesitaba ciertas horas para ser comandante según el MOV; que los comentarios u observaciones son subjetivos y no son normados. Se escribe “se aleja por radial equivocado” pero no está qué debía hacer; que demostró varias falencias y las observaciones son para que las vea el instructor siguiente. Pero aparentemente los instructores vieron que él controlaba su avión.

Manifestó que Aerolíneas Argentinas tuvo una temprana actitud hostil con LAPA con la instrucción en simulador y luego, no se le prestaba ni un destornillador, y lo último que le chocó fue una orden de sacar un aviso en el que pidieron pilotos de B 737 y le robaron 42 pilotos a LAPA; y él estuvo en el 100 % de las entrevistas personales que fueron muy minuciosas y estuvo

en el 100% de las mesas de inglés y en el 50% de los exámenes de vuelo como observador, y debe decir que todos esos tipos eran muy buenos, la mayoría comandantes, y los pusieron a volar sin darle instrucción con gente antigua de ellos para que conozcan la empresa. Que esto sucedió cuando él era gerente de vuelo, en dos tandas, en 1997 y 1998.

Agregó que fue una acción hostil de Aerolíneas Argentinas que no compartía; una acción de competencia, porque no los necesitaban. Que fue una política en contra de LAPA; que él prefería pedir chicos jóvenes y prepararlos, pero los españoles prefirieron sacar pilotos de LAPA.

Por otro lado, dijo que FOCO y LOSA no se aplicaban en el año 1999.

También que Aerolíneas Argentinas tenía CRM desde mucho tiempo antes de que se hiciera reglamentario, desde 1988. Que era voluntario y no compartía cómo se daban esos cursos, con los psicólogos de la escuela de psicoanálisis. Por eso él hizo el curso cuando se hizo legal. Que Velasco daba los cursos y era amistoso y luego en su trabajo era un déspota y tenía muchas quejas en la práctica. Que ahora es reglamentario y de utilidad.

Señaló que el concepto “asertividad” tiene importancia y está incorporado en la cultura actual, en lo técnico y operativo.

Se le preguntó cuánto demora el piloto en ver las cosas que debe repasar si suena la alarma de configuración, y respondió que en el tiempo que le lleva a acelerar en 80 nudos o un poco más pueden mirar todos los ítems, sólo dirigiendo la vista.

309) Oscar Alberto León SCALA

Manifestó que ahora está residiendo en Perú, y trabaja en LAN Perú, donde vuela A 319 y A 320.

Refirió que en LAPA ingresó en octubre de 1997 y se desvinculó el 3/4/98, cuando se fue a Aerolíneas Argentinas; que en LAPA voló como copiloto de B 737, y así estuvo 6 meses. Que en Aerolíneas Argentinas voló como copiloto de B 737; en agosto de 1998 se fue a copiloto de A 340; noviembre de 2004 pasó a volar A 310 y estuvo ahí hasta 2007, en

Poder Judicial de la Nación

que se fue de esa empresa y entró a LAN como capitán de A 320, y luego se fue a LAN Perú como capitán de A 319.

Se le preguntó si LAPA era seria y responsable en cuanto a seguridad, y respondió que operó normalmente y con total libertad en dicha empresa.

Dijo que conocía a Weigel de la empresa y estuvo con él una vez en que le dieron un vuelo al nombrado cuando estaba como comandante en instrucción para capitán, y el compareciente iba como piloto de seguridad, para lo cual tiene que estar habilitado en el avión con su licencia.

Se le leyó la fs. 15270 (primera parte) cuando se refirió al tema y dijo que voló como observador (no como piloto de seguridad), que era tripulación de traslado, y fue un vuelo a Bahía Blanca normal, donde no hubo ningún incidente que recuerde.

Agregó que no tiene nada que decir del desempeño de Weigel; que era normal, de alguien que se sienta a volar y realiza un vuelo de instrucción, y se charlan cosas de los procedimientos. Que antes del despegue estaba normal, tranquilo.

Le fue leída su declaración de instrucción (fs. 15270), cuando dijo que le sorprendió la tranquilidad de Weigel, porque hablaba de cualquier cosa menos del vuelo en sí, que recuerda que tenía una tranquilidad que quizá él no tiene.

Indicó que está seguro que la empresa le pidió que fuera como piloto de seguridad en ese vuelo a Bahía Blanca, que era un vuelo de instrucción con pasajeros y esto es común en todas las empresas.

Se le leyó la fs. 15270 vta., donde dijo que Weigel fumaba, y señaló que puede ser que lo estuviera haciendo en ese momento; que en todas las empresas estaba permitido a la tripulación fumar en cabina, no recordando qué decía el MOV de LAPA.

Se le leyó el final de fs. 15271, donde dijo que le llamó la atención que Weigel era copiloto con 4 tiras y eso no era común en la

empresa, y por eso le preguntó a amigos y le dijeron que era comandante de SAAB que no estaba en condiciones porque fue a un simulador y no ascendió. Señaló que en la empresa que vuela actualmente a los comandantes les piden que vuelen a la derecha.

Manifestó que cuando el piloto hace transición interna en la empresa para ser designado comandante, cuando vuela con instructor se sienta del lado izquierdo, pero si es programado con vuelo común lo hace a la derecha.

En cuanto al vuelo de Bahía Blanca que mencionara anteriormente, dijo que Weigel volaba con Velásquez, dijo que las listas se hicieron, y cree o supone que se respetó cabina estéril.

Que en esa época el Jefe de línea era Gabriel Borsani, quien le parecía que cumplía perfectamente sus funciones.

Dijo que cuando pasó a Aerolíneas Argentinas no tuvo que hacer un nuevo curso, ya que esa empresa consideró que la capacitación de LAPA era suficiente para volar el B 737.

310) Gabriel Horacio BANEGAS

Pasajero del avión siniestrado, dijo que el día del hecho cambió la ubicación que tenía (la 3) y sacó en la 16 (ó 18); que fue uno de los últimos en subir al avión, y subió con un muchacho con maletín que no conocía. Dijo que recuerda que había gente trabajando en la turbina y esa persona que subió última con él se volvió y no viajó en el avión por ese motivo, y a él le dio gracia que eso le hubiera dado temor. Refirió que él no se asustó y se subió pensando que no se iba a caer el avión.

Relató que la azafata dio las instrucciones, el avión carreteó, levantó la nariz (de lo que está seguro) y se cayó de trompa, y él se dio cuenta que era una situación difícil; que fue automático: rebatió la mesita con revistas y se agarró del asiento delantero. Que se escuchaban ruidos en ese carreteo; vio fuego en el ala, y él estaba sentado justo sobre el ala. Que el avión se detuvo, había oscuridad y gritos; la puerta de atrás era la que se podía abrir, estaba destrabada, empujaron y gritaban que salten porque había gente en el

Poder Judicial de la Nación

avión; que creían que estaban alto, y cuando saltaron estaban prácticamente al ras del piso, él corrió hasta la entrada de Punta Carrasco porque se imaginó que el avión iba a explotar; ahí se dio vuelta y vio una persona en llamas cercana al avión, pero no se podía volver. Que había una señorita con pollera azul, conciente en ese momento, que estaba tirada, y al ratito vino la ambulancia.

Que él no escuchó ruido ni explosión, sólo el carreteo del avión, pero a una velocidad que se notaba que iban a chocar seguro. Que el fuego que vio en la zona del ala del avión, seguramente fue después de que chocara con la verja perimetral.

Refirió que antes de salir del avión había fuego en la zona de cabina, y el fuego venía avanzando; que todo estaba muy oscuro y confuso, y no sabe bien de dónde venía el fuego. Que él estaba sentado del lado izquierdo del avión y cerca de la ventanilla, y salió al pasillo, pero había gente que se quedaba sentada en el asiento.

Se le preguntó si las personas que estaban trabajando antes de que se subiera al avión lo hacían en la turbina o en el ala, y respondió que una estaba adentro de la turbina, con la cintura hacia adentro, con mameluco puesto.

Dijo que supone que si alguien abrió la puerta fue una de las azafatas. Que el tobogán se había desplegado y estaba con fuego, por eso las chicas que estaban adelante no se querían tirar.

Se le preguntó en qué momento se habían apagado las luces, y respondió que mientras iba golpeando cosas, las luces estaban, y cuando el avión termina de chocar se vio todo como oscuro. Que cuando saltó al pasillo ya eran penumbras, y se veían llamas en la cabina.

311) *María Roxana NEFES*

Refirió que ahora vuela para Austral Líneas Aéreas, y que en LAPA ingresó en diciembre de 1994 y trabajó hasta que quebró; que fue

comisario de abordaje de SAAB (al año y medio de haber entrado en la empresa), y luego comisario de B 737-200, 700 y B 757.

Dijo que tenía relación laboral con Weigel; que voló varias veces con él, tres o cuatro vuelos, y fueron normales, no hubo nada que le llamara la atención, nada distinto del resto de los comandantes.

En cuanto a la empresa, dijo que LAPA le prestaba mucha atención al tema de seguridad. Agregó que hoy en día los tripulantes de cabina y pilotos están en otras aerolíneas y es un orgullo haber pertenecido a LAPA. Que la instrucción para su rol era suficiente y eran muy exigentes.

Comparándola con Austral, dijo que es parecida, que es verticalista, con funciones y roles, y es como estar un poco en casa.

Le fue preguntado cómo era la cabina estéril y el trato entre Weigel y Etcheverry con los comisarios y azafatas, y respondió que en el briefing les daban las características del vuelo, y luego cada uno cumplía su función. Que ella se embarcaba y luego le preguntaba al comandante para cerrar la puerta y éste daba el ok. En ese momento hasta 10.000 pies es cabina estéril.

También se le preguntó si en los vuelos de Weigel éste permitió o fomentó charlas personales con los demás tripulantes, mates, cigarrillos, y contestó que en la fase crítica del vuelo (hasta los 10.000 pies) no, no lo vio y nunca sucedió adelante suyo, pero en la escala sí.

Acerca de Tantos, dijo que nunca voló con ella porque estaba en otro avión, pero era su amiga personal.

Manifestó que ella era delegada gremial y nunca recibió quejas sobre el comportamiento de Weigel porque no le compete ese tema.

Acerca del rol que cumplen las tripulantes de cabina frente a una emergencia como la que sucedió con el WRZ, señaló que fueron segundos; que tienen un rol de posición de impacto; que la que queda viva es la que hace la evacuación o “canta” la evacuación y una de las frases mandatorias es “evacuen ya!”

Dijo que trabajaron en el rol posterior al accidente, y se hace para trabajar sobre todos los errores y todos los accidentes del mundo.

Poder Judicial de la Nación

Por último, manifestó que escuchó el CVR del accidente investigado, y considera que no se cumplimentó cabina estéril.

312) *Philippe Thiery LETESTU*

Refirió que desde marzo de este año 2009 es copiloto en Aerolíneas Argentinas; que entró en LAPA en mayo de 1998 como copiloto de B 737-200, pasó a copiloto de B 737-700 en 1999 y luego de B 757-200, de B 767 y segundo piloto al mando de B 757-200.

Agregó que en el 2003 se fue a España, voló ahí, luego en LAFSA, en Italia y nuevamente en España, donde estuvo comandante de A 320 de LTE.

Indicó que nunca voló con Weigel ni tuvo trato con él.

Comparando la instrucción técnica de LAPA con la de las otras empresas en que estuvo, dijo que es muy similar; que la de LAPA es muy buena y similar a las de Europa. Que es el mismo tipo de instrucción con compañías de Boeing y Airbus. Lo mismo sucede con la seguridad de vuelo, que en LAPA es similar a Europa y muy buena.

Refirió que en los vuelos en que intervenía se respetaba cabina estéril en LAPA, y no le consta si alguna tripulación tenía el hábito de no cumplirla.

En cuanto a si tuvo episodios de alarmas de configuración, dijo que una vez le sonó e hicieron la lista de chequeo correspondiente y nada más; que fue en un despegue en Ezeiza, con un B 737; la alarma sonó por flaps, se hizo la lista y no se continuó el despegue, se abortó; que esto sucedió en 1998 o 1999, y no recuerda quién era el comandante ni cuál era la matrícula del avión. Que no era común que sonaran alarmas en aviones de LAPA.

313) *Jakeline Mercedes CARMONA*

Pasajera del avión siniestrado, dijo que estaba en la fila 19 a la derecha del lado de la ventanilla; que carretearon bastante; el avión trató de

levantar y no levantó, y ella se agachó para cubrirse. Que recuerda una llamarada como de soplete por el medio desde adelante cuando el avión se detiene; ella estaba prendida fuego en el brazo derecho, iba con dos personas que ya se habían bajado, logró zafar el cinturón y se tiró por la puerta trasera. Señaló que escuchó una chicharra de ruido que sonó poco tiempo.

Que previo a ello, cuando el comandante dijo que iban a Córdoba, no era serio el tono en que lo decía, no tenía la formalidad que tienen otros cuando lo dijo.

Le fue leída su declaración obrante a fs. 5603 vta, en la que mencionó el contenido de lo que habló el piloto, que se refirió al placer de viajar con él, y recordó haberlo dicho, por eso refiere que no era chiste sino que era para hacer más ameno el viaje.

En cuanto a las lesiones que sufrió, dijo que tuvo quemaduras de tercer grado en la pierna y brazo derecho y en la cabeza; estuvo internada 45 días y luego tuvo cirugías ambulatorias.

Por no recordar si vio si estaban reparando el avión cuando subió o cuando estaba sentada, se le leyó su declaración a fs. 5604 vta., en la que dijo que había dos señores en la turbina pero como siempre en los aeropuertos, en que hay gente trabajando hasta último momento.

Por último, dijo que cree que salió por la puerta del lado izquierdo, que no escuchó indicación de que tenía que salir por ahí y que no escuchó explosión.

314) Ricardo Daniel BARBOSA

Refirió que actualmente es copiloto de Aerolíneas Argentinas; que trabajó en LAPA, en donde ingresó el 7 de julio de 1998 y en la que voló siempre como copiloto de B 737-200.

Manifestó que en Aerolíneas Argentinas ingresó en el año 2007 como copiloto de B 737-500 y actualmente es copiloto de A 340.

Mencionó que voló dos o tres veces con Weigel, en el año 1999; que eran vuelos cortos, a Mar del Plata o Montevideo; que no recuerda nada en particular, ningún gesto de irresponsabilidad, nada que le llame la atención.

Poder Judicial de la Nación

Respecto al sistema o calidad de instrucción de LAPA y Aerolíneas Argentinas, dijo que recibió instrucción cuando entró en LAPA, e hizo simulador en United, y en Aerolíneas Argentinas lo hizo en Ezeiza, donde hay un simulador similar, sin grandes diferencias.

Que como copiloto, lo que apreció en cuanto al criterio de seguridad de LAPA y Aerolíneas Argentinas es que no vio deficiencias ni diferencias con respecto por ejemplo a las aptitudes técnicas de las máquinas; que ahora opera igual a como operaba en LAPA. Agregó que no sintió presión industrial en LAPA. Que tampoco se le presentaron situaciones de inseguridad por el estado de una aeronave.

Se le preguntó si le llamó la atención el hecho de que Weigel colocaba los flaps apenas llegaba al avión, antes de encenderlo, y respondió que no lo vio hacerlo, y si hubiese hecho eso lo recordaría porque es un detalle importante.

Manifestó que escuchó el CVR del accidente, señalando que esas conversaciones, cuando él voló con Weigel, no se dieron; que son particularidades personales, y no cree que ese sea el estándar de la empresa.

Señaló que volaban con cartografía jeppesen que les llegaba a domicilio y, en su caso, recibía todas las actualizaciones, no recordando desde cuándo la recibía ni si hubo reclamo gremial por esto.

En cuanto a la actividad del comandante Novo, dijo no recordarla en el momento del accidente, pero era el asesor de seguridad. Que no recordaba boletines.

Respecto al hecho de que en Aerolíneas Argentinas los copilotos van a simulador cada 6 meses y en LAPA iban cada año, indicó que la instrucción es en calidad y no en cantidad; que el reglamento es el que dice el piso mínimo de la instrucción y luego está en la excelencia y calidad que quiera dar la empresa cuántos se hagan; que el piso mínimo es de un año y lo da el reglamento, y quizás Aerolíneas Argentinas apunte a otros objetivos.

Acerca de la cartografía jeppesen, dijo que es una cartografía de calidad y es una de las mejores del mundo. Que Aerolíneas Argentinas vuela con cartografía hecha en la empresa para cabotaje, y para internacional se vuela con jeppesen. Que en el caso de pilotos de B 737, cada uno tiene Sudamérica, y si es un vuelo al exterior va la cartografía especial en el avión. Que la cartografía tiene que estar actualizada en cada cockpit y eso es seguro.

Por otro lado, dijo que en el CVR del avión siniestrado, se escucha bien la alarma de configuración en la grabación. Que en su caso, en LAPA no tuvo experiencia de que sonaran las alarmas caprichosamente.

Señaló que la alarma de configuración se estudia en los cursos, está en los textos manuales, no recordando si en su simulador en el inicial hizo situación de alarma de configuración. Que antes del accidente conocía dicha alarma como parte de los sistemas del avión; que se puede hacer un testeo, se puede hacer un chequeo de configuración; que puede sonar si el avión está parado, accionando los flaps con el sistema hidráulico, estando los motores parados.

Agregó que en etapa de despegue, la cabina tiene que ser estéril y en CRM se enseña esto.

Refirió que fue comandante de LADE antes de entrar a LAPA, y no aplicó como comandante en Aerolíneas Argentinas porque tiene que esperar el turno de escalafón. Que esto en LAPA era por antigüedad escalafonaria y en el último curso de comandantes entraron los que habían entrado 6 u 8 meses antes que él en la empresa, y no le llegó la opción.

Se le preguntó si sabía que Weigel hubiera tenido problemas con los ascensos, y respondió que cuando lo vio por primera vez ya era comandante de B 737 y no conocía las etapas anteriores.

315) Carlos Lucas LEYES

Dijo que en la actualidad trabaja como inspector de funciones aeronáuticas en la ANAC (Administración Nacional de Aviación Civil), actividad que consiste en supervisar la actividad que desarrollan las líneas aéreas, a excepción de la actividad de los pilotos.

Poder Judicial de la Nación

Refirió que ingresó a LAPA en enero del año 1997, cuando se estaba formando el área de programaciones, que dependía de la gerencia de Operaciones; que luego la empresa fue creciendo y ese área también; se tomaron empleados, y un programador más. Que él permaneció en la función hasta el año 2003.

Manifestó que ingresó como experto en programación de tripulación; tenía como experiencia haber trabajado en Aerolíneas hasta 1995, desempeñándose en igual área, llegando a tener el máximo cargo en el departamento de programaciones; que pasó por todas las funciones de programador hasta llegar a la jefatura de tripulación, donde controlaba a todos los programadores de los distintas líneas. Que tuvo dos años de jefatura (ascendió en 1992 ó 1993), y en programaciones un total de 18 años.

En cuanto al circuito interno de la programación, dijo que uno recibe las pautas del gerente de línea o de operaciones; que él era especialista en programación que es una función específica, pero no toman decisiones por cuenta propia, reciben las pautas y las debe cumplir, sino tiene que avisar. Que trabaja en concordancia con la gerencia de operaciones y los jefes de flota.

Respecto a las pautas que había en LAPA desde 1997/1999, señaló que generalmente son las mismas en todas las líneas; que las que recibían generalmente se referían a si el piloto estaba instrucción o estaba ingresando a la empresa o estaba ascendiendo (proceso manejado por el jefe de pilotos), y esa información es la que se tenía en cuenta para programarlo.

Mencionó que una vez ascendido a comandante o recién liberado en la línea, una de las restricciones eran los aeropuertos complicados y se programaba al comandante nuevo con un copiloto de mucho experiencia. Que se toman distintos parámetros para determinar cuándo un piloto tiene experiencia, por ejemplo que pueden ser 200 horas, que las cumplen en tres meses aproximadamente. Que esto era así en LAPA y en Aerolíneas Argentinas.

Se le preguntó si las pautas tenían relación con el manual de operaciones de la empresa y dijo que no, que él trabajaba con el decreto 671 y en base a las pautas que le daban el jefe de línea y de operaciones. Que en general, el gerente de operaciones no estaba en el detalle y le derivaba al jefe de flota la administración de la líneas.

Recordó que entre los años 1997 y 1999 se reunía todas las mañanas con el gerente de operaciones (Valerio Diehl) y hablaban todo lo referente a programación, pero no que él le haya dicho al testigo que hiciera algo de un modo u otro, porque para eso estaba el jefe de flota (Chionetti, quien luego en 1999 era el jefe de operaciones).

Refirió que no encontró dificultades con la aplicación del dec. 671; que el único problema que tuvieron ocurrió cuando se fue gente a otra compañías; que la flota estaba creciendo y eso no les permitió cumplir con todos los vuelos, ya que se trabajaba en función de los recursos que había.

Manifestó que en 1999 en su área él estaba con un programador (mensual), y había cuatro personas en la mesa operativa (programadores diarios que resuelven el día a día). Señaló que si bien las programaciones son mensuales, cotidiana y permanentemente se van modificando y corrigiendo por efectos meteorológicos, etc. Agregó que a los pilotos se les entrega la programación mensual, que se publica en despacho operativo, donde se les entregaba la mensual y la diaria, que era la que contaba. Que esa programación mensual no se la comunicaba a su superior, sino directamente a los pilotos.

Dijo que las pautas que se impartían por escrito eran acerca de lo que estaba comenzando; por ejemplo cuando entraban un grupo de pilotos; pero todo podía comunicarse en forma escrita o verbal, y los que estaban ahí tenían oficio para comunicar cualquier anomalía al jefe de flota.

Respecto a cuándo se consideraba que un piloto tenía experiencia, dijo que creía recordar que en LAPA era tres meses de vuelo, que son aproximadamente 200 horas; que en B 737 un piloto era considerado experimentado después de tres meses de vuelo. Que este período es común en otras empresas, pero en LAN son 100 horas, o sea que LAPA duplicaba esas

Poder Judicial de la Nación

horas para considerarlo experimentado. Que pasadas las 200 horas, no hay otras pautas; todos vuelan con todos.

En cuanto a Weigel, dijo que fue habilitado en diciembre de 1998, o sea que en agosto de 1999 era un piloto experimentado en la línea; tenía mucho más de 200 horas, y podía ser programado con cualquier piloto.

Dijo que no recordaba la experiencia de Etcheverry, pero si tenía siete meses hubiera cumplido el recaudo de la experiencia.

Señaló que él no encuentra ni tuvo ninguna objeción en la programación conjunta de los pilotos del hecho aquí investigado.

Respecto a la programación mensual, dijo que recibían las pautas y toda la información el día 15 del mes anterior, y hasta el 28 de ese mes trabajaban en elaborar la programación. El proceso comenzaba el día 15 y terminaba el 28.

Se le exhibieron las planillas de programación aportadas por Borsani, las reconoció y dijo que era su letra. Agregó que en Aerolíneas Argentinas y en LAN se utilizaba el mismo método, y que un programa de programación de tripulaciones cuesta mucho, sobre todo por la legislación argentina, como los convenios colectivos. Que hoy se usan programas, y previo a ello se usaron planillas excel -que utilizó en LAPA-, indicando que él fue el encargado de formar la oficina de programaciones de LAN.

Luego se le exhibieron nuevas planillas de programación aportadas por Borsani, y reconoció su letra (en nombres y encabezamientos) y la de otras personas que intervinieron del área de programación. Aclaró que son planillas posteriores al mes del accidente. Señaló una planilla que fue hecha en agosto y el copiloto Etcheverry tiene un periodo de vacaciones a partir del día 15. Refirió que no hay ninguna posibilidad de que esas planillas no sean auténticas.

Por otro lado, manifestó que él no recibía pautas de los instructores; que ellos tenían su reuniones con el jefe de flota.

Explicó que la indicación * era una pauta mensual dada por el jefe de flota, que prefería que determinados copilotos volaran con determinados comandantes. Que entonces ellos no podían programar un copiloto que no tuviera el * con un comandante que tuviera el *.

En cuanto a la programación de la tripulación del accidente, dijo que Weigel y Etcheverry habían sido programados juntos con anterioridad, en el mes de agosto, los días 20 y 25.

316) *Andrés LORENZETTI*

Manifestó que actualmente es el representante de IBERIA en Brasil. Que trabajó en LAPA desde 1996 hasta febrero de 2002 como Director Comercial, y se fue con el mismo cargo.

Citó como antecedentes para acceder a dicho cargo el ser Ingeniero Químico, haber trabajado en 3M; varios años en Austral, luego de una entrevista con Boyd que era el Director General, donde estuvo hasta que la empresa fue vendida al Estado (1989) y pasó a formar parte de Aerolíneas Argentinas, donde lo hizo desde 1990 hasta 1996, siempre en el área comercial, donde era Subdirector Comercial, y el Director era una persona de Iberia.

Manifestó que en 1996 LAPA era una empresa que estaba creciendo y esto molestaba en Aerolíneas Argentinas; y se enteró que Boyd estaba en LAPA y éste lo contactó; fue convocado por LAPA y como le interesó el proyecto ingresó en septiembre de 1996 donde trabajó hasta el año 2002, cuando se entrevistó en Madrid con gente de Iberia y lo designaron en Brasil con el cargo de Delegado General, teniendo a su cargo la parte comercial, de mantenimiento, aeropuertos, y todos lo reportan a él, ya que es el número uno de Iberia en Brasil.

En cuanto a su competencia y responsabilidades en LAPA como Director Comercial, dijo que tenía varias gerencias abajo de él; que una de ellas era el sistema de ventas –oficinas propias y representantes en todo el país-, publicidad y marketing, investigación de mercado y prensa, cargas y

Poder Judicial de la Nación

planeamiento comercial era lo más importante, que era el estudio de mercados, rutas actuales y potenciales para operar, frecuencia, vuelos, horarios y tarifas.

Indicó acerca del nivel tarifario de LAPA en relación a la competencia, que cuando él entró, la empresa tenía una tarifa de cada tramo, mientras que Aerolíneas Argentinas tenía más de una tarifa; que al ingresar a LAPA advirtió que LAPA supo ver que el mercado era elástico, y creando una tarifa más económica habría más gente dispuesta a volar. Que desde que entró hasta la mitad de su gestión evolucionaron de una tarifa única a un sistema multi-tarifario; unas más caras y algunas muy económicas. Que este es el corazón de las compañías aéreas; todas desarrollan este sistema, salvo algunas europeas de low-cost.

Dijo que el sistema de LAPA de tarifas era similar a las otras compañías en ese momento; la imagen era mostrar la tarifa más barata cuando en realidad no lo era, pues había tarifas más caras y no únicas tarifas.

Agregó que en LAPA y en todas las compañías se estudia el mercado de las rutas actuales y de nuevas rutas y se hacen análisis con variables económicas y se proyecta el mercado total; se hacen supuestos de cuánto del mercado se puede llevar como pasajeros y todo eso luego se vuelca en el sistema. Que era un sistema complejo para determinar cuál era la programación más competente; y para este trabajo tenía dependientes en la gerencia de planeamiento comercial, gente en reservas, y representantes en todos lados.

Manifestó que la incorporación de B 737-700 tuvo un impacto muy grande en el mercado; que era de “next generation”; podían hacerse más vuelos nocturnos, había mejor cumplimientos de vuelos, seguridad, confort, y todas estas premisas es lo que dice cualquier manual de las compañías aéreas, que se hacen los vuelos, que se cumplen seguros y demás. Que en otras empresas argentinas no había aviones de esas características, estos eran los aviones más modernos.

Agregó que LAPA logró la apertura de la ruta a EEUU, en 1999; que las gestiones empezaron antes, la ruta era Buenos Aires–Atlanta; y lo importante de esa apertura era no sólo que fueran a Atlanta sino que era un centro de distribución, y eso lo hacía Delta, que era compañía de EEUU; que planificación comercial hizo la asociación con Delta para ir a otros lugares desde ese lugar y todo lo que hubo que hacer para conseguir que los aviones de LAPA aterricen en EEUU.

Señaló que este proceso implicó una revisión de la empresa por parte de EEUU, para poder averiguar si podían sobrevolar el territorio; que se tienen que cumplir varias características técnicas para ello; algunos son los planos de seguridad, y sobrevolar y aterrizar y vender en ese país, sacar pasajeros de cualquier nacionalidad; y para eso hay que cumplir un montón de requisitos que no era una tarea específica suya.

Refirió que las compañías aéreas tienen un sistema de reservas, que puede ser propio o alquilado; que en LAPA tenían alquilado un sistema en American Airlines, y de ahí los vuelos se distribuyen a todo el mundo. Que los sistemas de distribución son varios (AMADEUS, GALILEO y otros 2); cuando entró en LAPA donde estaban los vuelos era en SADE, donde estaba American; que esto se paga en función de lo que se necesita, y en LAPA necesitaban un sistema capaz de manejarlo como lo hacían otras compañías grandes y fueron haciendo un cambio; que pasaron de ese sistema al sistema de LUFTHANSA que era el mejor sistema y el mejor de ese momento; que se sigue usando por esa empresa y se pasó al sistema AMADEUS; en un día pasaron miles de pasajeros de un sistema al otro, y tenían acceso a más terminales de venta; para ello también se capacitó al personal para que trabajaran con este nuevo sistema, y fue una planificación de varios meses.

Se le preguntó si LAPA estaba bien organizada o era caótica, y respondió que estaba bien organizada, que tendría sus defectos como todas las compañías pero era organizada.

Manifestó que tenían reuniones de coordinación todas las semanas, los miércoles a la tarde, a las que asistían los Directores, Boyd y Deutsch; y todos los días a las mañana Boyd tenía reunión con gerentes; que el

Poder Judicial de la Nación

objetivo de esas reuniones desde el punto de vista comercial era analizar las circunstancias de atraso de vuelos y el motivo de los mismos. Aclaró que él iba a la reunión de los miércoles, no a la diaria, en la que se trataba la programación y cumplimiento y la seguridad.

En cuanto al planeamiento comercial, dijo que en su gerencia investigaban todo, hacían el borrador y luego venía todo el proceso de consensuarlo con todas las áreas, y esto se presentaba al Directorio en las reuniones de los miércoles y el programa era aprobado por la empresa, donde también estaba el Presidente y Director General. Agregó que la última palabra era siempre del Presidente para aprobar el planeamiento comercial.

Refirió que desde que ingresó a LAPA hasta 1999, fueron aumentando la cantidad de programaciones, y los índices de cumplimiento de las mismas eran buenos con respecto a las otras empresas.

Acerca de la capacidad profesional de la estructura de la empresa (gerentes, directores) y el manejo de la misma, señaló que tiene un buen concepto de cómo se manejaba la compañía y por eso se quedaba, y no estuvo de acuerdo al final y por eso se fue, pero no puede compararlo con otras. Que el staff de LAPA era bueno, y muchos colegas trabajan en otras compañías.

Indicó que su gerencia no tenía conexión jerárquica con la jefatura de programación de tripulantes, pero el plan de vuelo de tantos días y horas y tales horarios era lo que se revisaba con la gerencia de tripulaciones, con mantenimiento, con todos. Recordó de ese sector a Leyes.

Mencionó que gente de PREVAC iba a las reuniones diarias a las que si bien el testigo no concurría, se enteraba de lo que ocurría en ellas. Agregó que todas las compañías tienen PREVAC, quizás con otro nombre, pero es una dirección especial de seguridad.

Manifestó que Deutsch viajaba al exterior pero estaba muchísimo en el país, y asistía al 90% de las reuniones que hacían los miércoles; y cuando el nombrado no estaba, el jefe de la reunión era Boyd.

Agregó que poco tiempo antes del accidente Diehl se fue de la empresa, desconociendo el motivo, y entró Chionetti.

317) José Luis CHARA

Manifestó que actualmente es comandante en la empresa italiana ABlue Panorama®, que vuela internacional B 757. Dijo que ingresó a LAPA en 1996 como copiloto de B 737-200, permaneciendo en la empresa hasta el 2003, habiendo volado también 757 y 767, siempre como primer oficial.

Dijo que vio a Weigel en una reunión, pero no tuvo una conversación con él.

Refirió que cuando se fueron a Italia, obtuvieron la licencia y ahí nomás les ofrecieron trabajar en una empresa, debido a la experiencia que tenían y la forma en desempeñarse; y fue un ex comandante de LAPA –Enzo Miñona- quien les ofreció trabajo en Italia.

En cuanto al criterio de seguridad en la empresa LAPA, dijo que en las aeronaves en las que estuvo siempre se respetó, lo mismo que la cabina estéril, y comparándola con las empresas italianas, LAPA no tiene nada que envidiarle a las mismas.

Respecto a su actividad profesional anterior a LAPA, refirió que empezó a volar aviones de gran porte (B 707) en EE.UU, en una empresa de carga, y la experiencia de LAPA le ayudó a apuntalar la que traía de afuera.

En cuanto al tipo de desempeño, tanto de pilotos como de auxiliares de vuelo que vio en LAPA, no tiene nada que envidiarle al que hay en Europa hoy.

Refirió que en LAPA tenían la cartografía Jeppesen, que es la misma que tiene en Europa; que tenían un juego en el avión y otro personal, cuando en Europa sólo tienen un juego en el avión.

Se le exhibió la fs. 30/31 de su legajo, donde aparece una nota del 10/10/96, y dijo que cuando fue a hacer el psico-técnico en el INMAE, para uno de los test había que hacer unas figuras geométricas y una hoja era transparente y las calcó; y por eso le sacaron la licencia por tres meses, con consejo de la psicóloga de que hiciera tratamiento; lo hizo, y con el alta del

Poder Judicial de la Nación

profesional y la charla con la psicóloga del INMAE le devolvieron la licencia. Que fue el comandante Diehl quien lo remitió a RRHH; habló con Arzeno que le explicó que estaba en período de prueba y que quedaba fuera de la empresa, y el Dr. Gulo de LAPA le recomendó un profesional.

Manifestó que luego de ser habilitado en el avión, recibió instrucción en ruta; que fueron como 100 horas de volar asistiendo y con instructor. Que antes de su ingreso, fue a hacer adiestramiento en simulador a Denver, no recordando cuál fue su performance.

Respecto a su reingreso en la empresa, dijo que el mismo día en que recuperó la licencia fue a LAPA, habló con Diehl, y éste lo remitió a Casa Central con la licencia habilitada. Que LAPA no lo obligó a hacer tratamiento psicológico. Que no tuvo problemas de este tipo en otras empresa, y aprendió la lección.

Reconoció su firma a fs. 166.

Refirió que en EEUU el estudio psicológico queda librado a la compañía, y en Italia se hace un estudio psicológico al entrar, y luego no hay otro control.

318) *María Lía ANTOLIN SOLACHE*

Manifestó trabajó en LAPA, y luego en LAN Chile, hasta septiembre u octubre de 2001; y que desde abril de 2002 vive y trabaja en Italia, donde está contratada. Que a LAPA ingresó en octubre de 1998, y en la fecha del accidente volaba B 737-200 y B 757.

Respecto al vuelo 3142, dijo que ese fue un día normal, la pasaron a buscar y fue a Aeroparque; llegaron al avión y era un horario en que salían muchos aviones. Que se controlaron las cosas habituales de las azafatas y estaba todo bien; el avión estaba casi lleno. Que ella iba de primera auxiliar, responsable de la parte de atrás del avión; se acercó al cockpit a comunicar cuántos pasajeros había; que recuerda que estaban el comandante y el copiloto, y el primero le comentó que iban a Córdoba y le dijo que organice

algo; que se quede a despegar en el cockpit, pero ella le contestó que si bien le gustaba despegar en el cockpit, realmente no se quedaba porque había muchos pasajeros (96), el viaje es corto, y le dijo que en todo caso después iban; que ella respetaba ella mucho las normas, y cuando se puede hablar se habla, cuando no, se trabaja. Agregó que Weigel le había pedido al de Operaciones que se fuera a Córdoba para salir, pero esa persona no podía porque tenía que cerrar otro vuelo.

Señaló que el comandante anunció que estaba demorado el vuelo; que en la punta de la pista hizo velocidad y ella siente que se frena; que lo primero que le vino a la cabeza es que había pasado algo, que iban a volver a plataforma, lo que era algo normal; que siente que empieza a dar carrera de nuevo y pensó que había algo raro; ella se puso en posición y a pensar qué hacer en el caso de que pasara algo; que el avión se movía, cayeron las máscaras, siguió adelante, y por lo que aprendió, hasta que se no se paró el avión ella no se levantó; pasaron segundos y fue a la puerta derecha; sintió un silencio y mucho olor a quemado; que ella gritaba “por acá, por acá”; sintió un silencio y alguien la empujó, recordando que cayó,. Que la puerta que se abrió fue la que le correspondía a su compañera; su puerta no la abrió no sabe si por el golpe o por qué; quizás por la tensión en el momento, ya que uno está preparado pero no sabe cómo va a actuar en ese momento. Que cuando se dio vuelta vio el hongo, todo el humo; la vino a buscar una camioneta de LAPA y la llevaron al hospital.

Señaló que respecto a la carrera de vuelo del avión, no fue muy fuerte porque cree que había hecho poco de la pista. Que frenó y luego se acomodó y siguió como para despegar.

Refirió que era el primer vuelo que tenía ese día, y estaba programada para hacerlo; que había volado antes con el copiloto, y con el comandante le parece que no, pero no lo puede asegurar.

Se le leyó su declaración anterior, en la que dijo que también había volado con Weigel, y manifestó que puede ser que haya volado, que era mucha gente, y no recuerda ni cuándo ni adónde. Que como con el copiloto, sólo eran compañeros de trabajo.

Poder Judicial de la Nación

Respecto a Etcheverry, dijo que era gentil y respetuoso, muy profesional, lo que vio con lo poco que pudo volar con él; y que no sabe qué actitud tenía hacia los comandantes porque en el cockpit estaban poco. Que a ella le gustaba despegar en el cockpit, y para hacerlo pedía autorización y lo hacía siempre respetando las normas y procedimientos; que lo habrá hecho 4 ó 5 veces.

Agregó que en la carrera de despegue del vuelo 3142 estaba sentada en el pasillo cerca de la puerta derecha, si bien los transportines están cerca de la puerta izquierda.

Dijo que mientras el avión estaba en movimiento no pudo ver el fuego. Se le recordó entonces su declaración anterior (fs. 1428), en la que refirió que “vio al costado derecho fuego y el avión se seguía moviendo... cuando se movía el avión, las máscaras cayeron, cuando el avión se para ahí vio fuego del impacto, el fuego se veía en la parte derecha. Estaba todo oscuro, había mucho olor a humo dentro del avión y se veía fuego en la parte derecha, fueron segundos”.

Se le preguntó si hay algún instrumento que se pueda utilizar para el humo, y señaló que ponerse un paño en la boca y agacharse porque las luces están en el pasillo, y esto es lo que tienen que hacer ellas.

Manifestó no recordar si tuvo instrucción de PBE; que en instrucción veían cómo funcionaba la máscara y les mostraban cómo se ponía.

Dijo recordar que quiso tomar el matafuegos que está en la mano derecha de la puerta; lo quiso agarrar y no se acuerda bien, pero le parece que estaba muy caliente, trató de sacarlo y renunció a ello por cómo estaba.

Mencionó que cuando el avión se detiene, adentro no tenían idea de dónde estaban parados en relación al suelo, y se dio cuenta cuando salió el avión. Que dio unos pasos adelante, había mucho olor a humo, no se podía respirar y no se sentía nada, había silencio.

Que cuando salió del avión, había gente, estaban Cristina y otra persona de LAPA que las había ido a buscar, y cuando se dio vuelta el avión empezaba a incendiarse en general, el fuego estaba distribuido; que no la dejaron estar mucho, la quisieron llevar para hacerle los controles. Que lo que más le impresionó fue el hongo que se formó, que era negro, no recordando el color de las llamas..

Que cuando sale del avión no estaba lejos, estaría a 5 ó 6 metros, cerca, se sentía el calor, se bajó, corrió, se dio vuelta y vio el hongo y eso la impresionó. Que había fuego en todo el avión, en la parte trasera un poco menos; que había olor a combustible, el humo, olor a quemado, y tuvo sensación de ahogo por el humo.

Respecto a los cursos de instrucción, dijo que eran cursos de renovación, teóricos y prácticos. Se le leyó su segunda declaración, en la que dijo que en los “cursos iniciales se tendría que dar más hincapié en realizar prácticas de emergencias y que no sean tan teóricos”, y manifestó que puede ser, que siempre es mejor que sea más práctico que teórico, y es lo que le hubiera gustado personalmente.

Dijo no recordar si recibió instrucción sobre evacuaciones de emergencias y de emergencias no declaradas antes del 31/8/99.

Se le preguntó si antes de abrir la puerta hubieran podido notar que el avión estaba al ras del suelo, el tobogán debía o no desengancharse, y respondió que tendrían que haberlo desenganchado; que piensa que el tobogán queda enganchado, se tienen que evaluar todas las circunstancias y en un caso así si no hay tiempo se hace lo que se puede.

En cuanto a los diálogos que mencionó en la cabina, dijo que con el de Operaciones estaban en la plataforma, no pudiendo precisar en qué momento, pero sucedió cuando fueron al cockpit, y no recuerda si estuvo presente Tantos.

Que en el anuncio del comandante cree que se equivocaron algo con el nombre de las azafatas; que no recuerda si después de esto ingresó al cockpit.

Poder Judicial de la Nación

Que no recuerda nada particular de la cabina de pilotos; que lo que le tocó vivir en la cabina fue normal.

Se escuchó el CVR (del minuto 14 en adelante, sin los últimos segundos). Reconoció su voz en la cinta, dijo que algo había escuchado de la misma, pero más los momentos finales. Dijo que realmente no notó en Weigel o en Etcheverry algún comportamiento inusual, y no recuerda si estaban fumando.

Se le preguntó si fue invitada al cockpit por el comandante, cómo fue invitada a ingresar y a quedarse, y respondió que le parece que en la plataforma le preguntó del tiempo en Córdoba, la invitó a quedarse en el cockpit y ella dijo que no.

Respecto a la generalidad de los casos en los que ingresó al cockpit, y el ser cuidadosa de respetar procedimientos, dijo que si veía que ya habían hecho las listas, y el comandante les decía “chicas tenemos que despegar”, era él quien decidía lo que hacían ellas.

Dijo que se fue de LAPA a principios de 2001, un tiempo después del hecho, e ingresó en LAN Chile, donde tenía posibilidades de crecer puesto que allí fue como comisario de abordaje, cuando LAPA no le daba esa posibilidad.

Volvió a reseñar que cuando estaba dentro de la cabina y cuando se paró el avión, no había fuego en la cabina, pero se veía afuera fuego del lado derecho, con el avión detenido y cuando se sacaba el cinturón. Que se imagina una explosión o algo así. Que cuando salió, la parte de atrás del avión no tenía tanto fuego como la parte central y delantera, y lo que vio fue el hongo que se producía y el fuego propio. Que el humo forma como hongo sobre el avión, era humo y llamas, y lo que le sorprendió era el hongo que era el resultado del fuego y humo del avión.

En cuanto a los olores que percibió, dijo que dentro del avión, era olor de los materiales del avión, y cuando salió había olor a combustible, a plástico quemado, todo junto. Que no sabe si era olor a combustible del avión

u olor a gas; que también había olor a césped quemado, y los olores se mezclaban.

Que ella bajó por la puerta izquierda y se fue a unos metros del avión, siempre del lado izquierdo, y no vio el lado derecho del avión desde afuera.

Mencionó que tres días después del accidente voló por propia decisión a Córdoba, como pasajera.

Recordó que los veteranos del sindicato de azafatas y pilotos le dieron una placa de reconocimiento por su tarea, como una cosa simbólica.

En cuanto a si frente a emergencias, estaban preparadas o no preparadas, señaló que el día del accidente es “no preparada”.

Agregó que en este caso, el tiempo para utilizar las máscaras de oxígeno era muy limitado, y no hubiera aportado poner una a un pasajero; que si hay tiempo piensa que se puede utilizar. Indicó que PBE es una máscara que usa el tripulante, por ejemplo, si hay fuego en un baño.

319) Diego Andrés CERSOSIMO

Refirió que ahora trabaja en Servicios Aéreos Sudamericanos; que ingresó en LAPA en el año 2000, y conocía a Luis Etcheverry de la empresa Alas del Sur, que hacía vuelos de carga y de pasajeros con aviones reactor.

Señaló que luego de LAPA estuvo en aviación general y luego de 8 meses ingresó adonde está ahora.

Dijo que desconoce si desde el momento del accidente hasta que ingresó se alteró la estructura de instrucción de la empresa porque no conocía cómo era antes de haberla hecho, siendo esto entre el 1º y el 25 de noviembre de 1999. Que para su criterio, la que recibió fue altamente satisfactoria, y la seguridad estaba presente, como un punto a pensar.

Manifestó que en LAPA siempre fue copiloto, primero de B 737-200 y luego de B 737-700, recordando como instructores suyos a Méndez y a Baigorri, que era bastante exigente con la instrucción, y como su inspector

Poder Judicial de la Nación

de FAA a Luna. Agregó que para su actual cargo de Gerente de Operaciones fue tomada en cuenta su experiencia en LAPA.

En cuanto a la cabina estéril, dijo que era un tema que se instruía y se aplicaba en los vuelos que hizo el compareciente para LAPA.

Refirió que con Etcheverry voló entre 10 y 20 veces, y para él volaba muy bien, era un profesional en su trabajo. Respecto a su experiencia personal con él y lo que surge del registro del CVR del avión siniestrado, dijo que hay una gran diferencia entre lo que se escuchó y lo que el compareciente conocía de Luis y había compartido en lo profesional en vuelos anteriores en otras empresas.

Indicó que no tiene ninguna hipótesis acerca de por qué fue desatendida la alarma de configuración, y no entiende cómo no se tomó una acción correctiva con la misma sonando; y tampoco por qué no hicieron lo que tenían que hacer en esa situación que era abortar el despegue.

Agregó que mientras se desempeñó en LAPA no voló aviones no go, y nunca tuvo problema de alarmas que fallaran con frecuencia.

Manifestó que en la actualidad vuela aviones con matrícula extranjera, y tiene licencia americana, comentando que en EEUU no hacen examen médico psicológico para habilitarlo; que el examen es una aptitud clínica; que va a un médico en cualquier parte del mundo (habilitados por EEUU) y es un examen sencillo, presión, pulso, vista y orina, se hace 5 minutos, y no hay examen psiquiátrico ni psicológico.

Se le preguntó qué sucede si alguno tiene una perturbación mental y dijo que no conoce casos, pero supone que la estructura de la empresa limitaría a esa persona.

Indicó que Etcheverry estaba conforme y contento con LAPA, según él mismo se lo expresó .

Por último, dijo que no recuerda los nombres de los amigos de Etcheverry en LAPA; que cree que tenía una buena relación con Lipka, y

desconoce si era amigo de Weigel o si tenía con los imputados alguna relación particular.

320) Marcelo Alberto GALLINO

Refirió que actualmente trabaja en Copa Airlines, como comandante de B 737-700 y 800, y como inspector de línea.

Manifestó que en LAPA ingresó a fines del año 1993, siendo su ingreso definitivo a principios de 1994, para copiloto de B 737-200; que un año después ascendió a comandante de SAAB 340, estuvo un año así y pasó a comandante de B 737-200, habiéndolo volado hasta fines del año 1998, en que se fue a Seattle a hacer el curso de B 737-700, y luego voló en ese avión hasta que la empresa fue vendida y se fueron esas aeronaves, y continuó con B 737-200 hasta que quebró.

Explicó que al mes de quebrar LAPA, lo convocaron de Copa Airlines por referencias que tenían en Seattle, donde había dado instrucción; que dicha empresa era una compañía en expansión, había gran falta de pilotos y por referencias lo llamaron y lo convocaron; que fue a una entrevista, y creía que se quedaba por poco tiempo (esto fue en el 2003), pero finalmente se sintió muy cómodo, el tema de aviación en Argentina es muy inestable y se quedó como expatriado allá.

Señaló que en LAPA fue comandante, e instructor de B 737-200 durante el año 1998; que daba instrucción de simulador y recurrents de B 737-700, no daba iniciales; y posteriormente al accidente (unos meses después) fue gerente de línea de B 737-700, y estuvo en ese cargo 2 años y medio, como jefe de pilotos de esa línea.

Dijo que conoció a Weigel, que voló con él aunque no muchas veces. Que en SAAB el declarante volaba como copiloto y Weigel era el capitán; y en B 737-200 Weigel volaba como copiloto porque no tenía experiencia en reactores. Lo describió como un tipo divertido, afable, y con quien se podía tener una charla amena en un vuelo largo, no recordando ninguna falencia en su nivel profesional de atención.

Poder Judicial de la Nación

Manifestó que en las reuniones de instructores se trataban diversos temas, de quiénes estaban en instrucción, y hacían comentarios dando la experiencia y el criterio personal de cada uno; que en la compañía se conocían todos y se sabía quién era quién, si bien no tenían contacto directo con todos; que cree que cuando Weigel fue ascendido él estaba en Seattle. Agregó que a Etcheverry no lo llegó a conocer.

Señaló que en lo particular, su preparación en LAPA le resultó excelente en su profesión y en su relación con Copa; que a él lo vinieron a buscar de Copa y luego ingresaron 8 pilotos más de LAPA en esa empresa; que ellos tuvieron un ingreso a la compañía muy rápido, indicando que Copa vuela con Continental y en los chequeos les fue a todos muy bien por la experiencia que tenían y el adiestramiento que fue muy bueno.

Respecto a las reuniones de instructores, dijo que no recuerda la periodicidad de las mismas; que se publicaban en la programación de vuelo o se hacía aviso en las carteleras de Operaciones; que se discutía de pilotos en instrucción, estandarización, señalando que es muy similar a lo que hace hoy en día en Copa; que en el fondo es lo mismo, que se busca entre todos los instructores llegar a conclusiones y cambios de estandarización, y se busca la seguridad. Que la instrucción va evolucionando, ahora los recurrents se hacen por Internet, sin profesores, y se hace hincapié en los factores humanos que es donde se ven las mayores falencias.

Se le preguntó qué efecto tiene la aprobación del instructor en la reglamentación argentina y qué pasaba cuando aprobaban a un alumno, respondiendo que cuando se daba el ok de un piloto que estaba estandar, iba el inspector de la autoridad aeronáutica. Que se iba viendo en simulador cómo evolucionaba el candidato y se informaba a la gerencia de instrucción. Que el cargo de comandante se lo da la compañía, esto lo decide el instructor; que la autoridad aeronáutica lo aprueba como piloto o copiloto. Que sucede después de un cierto número de horas de vuelo volados y lugares a donde van, lo que

no significa que sean más o menos capaces, pero es así como lo define la compañía.

Refirió que los instructores tenían acceso a los legajos de los pilotos si querían verificar algo, pero se conocían de volar. Indicó que es lógico y normal que en el período de instrucción se hicieran observaciones en los legajos, para justificar lo que se hace y para que lo vea el alumno, pero lo que resume el proceso es la calificación final.

Explicó que de acuerdo al FOM (Flight Operation Manual) se instruía a los pilotos por cabina estéril, lista de configuración, etc., y también la acción a tomar frente a alarma de configuración, que es abortar el despegue y es algo básico.

Comentó que él tuvo aborte de despegue en LAPA por ingestión en motor, en Mar del Plata.

Mencionó que hace 15 años que vuela B 737, y las alarmas de esos aviones, desde que fueron diseñados, son siempre las mismas, en todos los modelos, y es igual a la de falla de presurización y la misma de configuración para aterrizaje. Habló del accidente de un avión griego similar a éste, con un piloto experimentado; que el avión siguió volando con los pasajeros muertos, porque creían que era alarma de configuración y no de presurización; que se diferencia por el lugar donde está el avión, agregando que esto, cuando se opera una aeronave, no es tan simple, y por eso Boeing, además de alarma de sonido pone una luz que indica a qué corresponde la alarma. Agregó que esto sucedió hace poco, y el motivo de que pilotos experimentados no entendieran la alarma es porque son humanos, y estos son los factores humanos.

Manifestó que el tema del accidente le llegó muy de cerca; que no encuentra explicación de por qué Weigel inició el despegue, quizás pensó otra cosa, que era otra alarma; que pudo haber pensado que era de presurización como a la inversa pasó con los griegos. Dijo que con alarma tiene que discontinuar el inicio del despegue, abortar por cualquier alarma. Que primero aborta y luego se fija que pasó.

Poder Judicial de la Nación

Explicó que no hay diferencia de sonido entre alarma de configuración y presurización; que son exactamente iguales, en la misma frecuencia.

Mencionó que en LAPA, como instructor, se desempeñó con independencia, no tuvo presiones, ni sugerencias, como de estandarización, y se hacía lo establecido en los manuales. Que siempre tuvo relación abierta con todos, porque es su forma de ser.

Se le exhibió el acta de una reunión de instructores letra E del 20/10/98, mencionada por Borsani en su indagatoria, en la que dicen que Weigel continúa en instrucción para comandante, y figura él, y manifestó que se acuerda de una reunión pero no sabe si es ésta. Dijo que recuerda haber estado en una reunión donde se trató el tema Weigel, que fue en Aeroparque; y en la que Ernesto García había dicho que Weigel necesitaba una guía de cómo prepararse, y que él le iba a dar una mano y lo iba a ayudar en su técnica de estudio, pero no se acuerda de con quién iba a hacer simulador y volar; agregando que un mes después el declarante ya se estaba yendo a Seattle por el B 737-700.

Señaló que en LAPA no se acostumbraba a volar aviones no go.

Se le exhibió la nota del 18/4/96 (fs. 15257), y recordó que hubo un piloto -Enrique Piñeyro- que decía que todas las operaciones de SAAB 340 eran no go y los involucraba a todos los pilotos, y por eso firmaron todos de común acuerdo esa nota. Que esto fue charlado entre los pilotos, uno de ellos la redactó, la vieron, todos estaban de acuerdo y se firmó, porque era algo que iba en contra de todos los pilotos. Que desconoce si la escribió Chionetti o alguien de la compañía; recuerda que González Ramos le comentó lo que pasó y los pilotos estaban de acuerdo en hacer la nota.

Agregó que discrepaba y discrepa con Piñeyro; que nunca voló un avión no go, que no le pagan por eso, sino justamente por lo contrario.

Por otro lado, mencionó que en las reuniones de instructores a veces participaba el jefe de línea y a veces no, pero sí el Gerente de

Instrucción Que si estaba el jefe de línea, su rol era participativo; escuchaba y preguntaba si tenía dudas, pero el producto se lo entrega instrucción. Que la definición para que un piloto sea comandante era del instructor que firmaba; quizás el gerente de instrucción podía solicitar alguna indicación, pero la decisión y responsabilidad es del instructor y por eso tiene una licencia habilitante y es su función. Que luego de que tiene licencia de piloto, es la compañía quien dice si lo ponen o no como comandante.

Reiteró que en el proceso de designación de comandante quien toma la decisión es quien pone la firma, que es el instructor; que es un cuerpo colegiado y puede haber una consulta, pero orgánicamente los que firman para la licencia son el instructor y el inspector.

Dijo que antes del accidente había en LAPA gerencia de instrucción, y el gerente era el comandante García, que se fue de la empresa no recuerda en qué año, muy cerca del accidente. Comentó que cercano al accidente, los instructores dependían del departamento de instrucción que estaba a cargo de José García, pero era muy poca su presencia porque volaba mucho, no recordando si estaba a fines de 1998.

Agregó que trabajó mucho con Jiménez, que era el encargado de instrucción y gerente de instrucción posteriormente al accidente.

Manifestó que tenía pautas para programar a los pilotos por experiencia y antigüedad en la aeronave, y esto es similar en todas las compañías. Por ejemplo, dijo que una pauta era que con menos de 100 horas no había que juntarlo con alguien que tampoco las tuviera; pero que no hay programaciones de acuerdo a la personalidad de los pilotos.

Indicó que un piloto de 1.700 horas de vuelo en el avión y un copiloto de 500 horas de vuelo en el avión, no tienen ninguna restricción.

Señaló que ahora se piden menos horas para ingresar a las compañías y el adiestramiento es menor, es por Internet, la instrucción es más simple y más fácil; se necesita más la cabeza y no tanto la habilidad.

En cuanto a si las observaciones reiteradas dicen algo, refirió que simplemente cuesta llegar más, todo es un proceso; que si es Standard, se evalúa positivamente, pero es todo un proceso.

Poder Judicial de la Nación

Que tuvo pilotos con observaciones reiteradas, y si no fueron mejoradas se toma precaución, pero si la mejoró ya está, sobre todo si es una observación de 5 años.

Añadió que quizás Weigel no sería una luz, tal vez le costaba más adiestrarse, que evidentemente no era de los súper pilotos; tuvo sus problemas en instrucción, tal vez se dilató más que el resto, pero alcanzó su estándar; que no todas las personas tenemos la misma necesidad para alcanzar un estándar. Dijo que cuando él voló con Weigel, con su experiencia profesional no tiene ningún recuerdo, es decir que no tuvo algún evento que le haga recordar algo.

Reconoció que tenían vacaciones adeudadas, pero no recordó si estaba vencido o no. Que las solicitaba, y cree que no tuvo años en que no se tomó vacaciones. Que no es que no había voluntad de la compañía para no darlas, pero había desorganización en cómo administrar para dar las vacaciones, y llega a esa conclusión, porque voló 10 años en LAPA 4.500 horas, y en Copa 6 años 5700 horas, y se tomó en Copa las vacaciones que son bastante menos; o sea que trabajó mucho más en Copa en menos tiempo que en LAPA, en donde veraneaba y se iba a esquiar todos los inviernos.

Dijo que el origen de esa deuda de vacaciones en LAPA es que se fue acumulando de a poco, se fue sumando en el tiempo por diferentes factores. Que se estaban llevando muchos pilotos a Aerolíneas Argentinas (que los metía en cualquier aeronave), y LAPA crecía rápidamente; tenían el 50 % del mercado con la mitad de la flota y encima les sacaba gente a LAPA, y eso era la competencia. Que también se pasó gente de Aerolíneas Argentinas a LAPA pero no es el mismo caso, y también muchos pilotos se iban a Aerolíneas Argentinas y a Austral porque era símbolo de estabilidad.

Se le exhibió su legajo personal, y reconoció su firma a fs. 7, donde dice que tenía 130 días adeudados, y pide días atrasados, agregando que cuando fue el accidente él estaba de vacaciones.

Manifestó que de su experiencia posterior a LAPA, Argentina es el lugar ideal para no volar tanto; que él no dice que no se debe cumplir porque es la ley, pero hoy en día, por evaluaciones hechas, el piloto no necesita los 40 días de vacaciones; que hay compañías en que tienen 15 días al principio y no se afecta por eso la seguridad aérea; que la carga laboral es mucho mayor afuera que acá.

Se le leyó su declaración donde dijo que le debían más de 100 días.

Dijo que había un plan para achicar la deuda vacacional de los pilotos y cuando asumió como gerente de línea trabajó para mejorar eso y devolver las vacaciones.

Comentó que hizo el curso de CRM y Leitmann Patt le regaló el libro.

Refirió que voló en LAPA desde principios de 1994 a mediados del 2003; que no sabe si tuvo fatiga de vuelo, que cree que no, pero se cansaba en SAAB porque hacía 3 vuelos el mismo día a Mar del Plata, y porque el avión era ruidoso.

Agregó que después del accidente veía la información del accidente por TV, y vio las imágenes del incendio claramente; que cuando vio la primera imagen se dio cuenta de que no pusieron los flaps porque vio el ala izquierda tirada en el piso, y tenía los bordes de ataque adentro.

Por último, respecto a CRM, luego de LAPA, en las otras empresas tienen una vez al año un día una charla de 2 horas con un grupo de pilotos y una persona que es como Leitmann Patt y se analizan accidentes, indicando que lo de CRM es bastante nuevo.

IX.- Posteriormente, fue incorporada por lectura toda la prueba testimonial, documental y pericial que a continuación se detalla (arts. 391 y 392 del CP.P.):

1.- Declaraciones testimoniales prestadas ante la instrucción por Natalia PATRIARCA (fs. 22098/99 y 25761/65), Marcelo Roberto GAZZERA (9580/9584 y 16807/11), Hernán MACHADO (fs. 7077/81), Ernesto

Poder Judicial de la Nación

Leonardo Luján MONTELEONE (fs. 7112/15), Tamara MENGUI (fs. 6896 y 7184/6), Rubén Andrés PEROTTI (fs. 437/438), María Beatriz ALMENDRÓS (fs. 328/329), Ana IRVASZKOW (fs. 449), Valentín Ariel MEZA (fs. 570/571), Marcelo Omar LEIRÍA (fs. 572/574 y 2578/80), Rubén Carlos PERALDI (fs. 588/89), Fabián Alejandro NUÑEZ (fs. 700/703 y 10243/4), Irma DI BIASI (fs. 720/21), Ceferina DOMÍNGUEZ (fs. 940), María Eugenia NARVAJA (fs. 965), Norberto Orlando OTERO (fs. 1322, 2458/9, 3813/6, 251 JIAAC), Gastón Alejandro LÓPES (fs. 1365/69 y 4211/3), Adolfo VELEZ FUNES (fs. 1385/6), Alejandro Daniel GONZÁLEZ (fs. 1452/3), Yanina Beatríz MENDEZ (fs. 1546 y 9934/6), Eduardo Daniel ALONSO (fs. 1683/4), Guillermo Alberto ALAIS (fs. 1689/90), Marilina Alicia AVERBAJ (fs. 1878/9 y 7634/6), Vanesa Yael MARAVGAKIS (fs. 2386/8), Nadina SOSNOVSKY (fs. 2456/7), Nicolás FILIPPO (fs. 2688), Mario Alfredo CABRERA (fs. 2689), Diego Ariel D'AGOSTINO (fs. 2695), Marcelo STOCKI (fs. 2765/6), Agustín RIBAS ARCEDA (fs. 2764), Luis Alfredo DEL VALLE (fs. 2907), Jorge Julián TORRES (fs. 2908), Damián RAMÍREZ (fs. 2918), Alejandro Guillermo IGLESIAS (fs. 2920/2 y 8259/2), Nicolás Sebastián PEDRAZA (fs. 2926), Oscar Mario PALMA (fs. 2927), Lucas BERTACCO (fs. 2987), Javier Horacio MARZANO (fs. 2990), Karina Gabriela AURNAGUE (fs. 2992), Leandro Germán MOLINA (fs. 2993), Marta Liliana GARDELLA (fs. 2995), Vanesa Del Pilar CANARIO (fs. 3004), Ricardo Roberto CHIAVETTA (fs. 3020), Bernardino H. CASSARO (fs. 3097), Daniel Alberto CURTO (fs. 3186), Maria Luciana CISLAGHI (fs. 3251), Alejandra Fabiola FERNANDEZ (fs. 3258/9), Romina Daniela OSES (fs. 3260/1), Pablo Sebastián GARCÍA (fs. 3390/1), Luciano Martín GUIDO (fs. 3392/3), Damián ALVAREZ HERRERO (fs. 3672/4), Alejandro F. CANTERO (fs. 3678/0), Jorge Oscar GONZÁLEZ (fs. 3684/5), Alejandro Daniel ROHAK (fs. 3691), Antonio Ariel SASSONE (fs. 3694/7), Rodrigo Alejandro FANALI (fs. 3698/3701), Gustavo Alejandro MOSCOVICH (fs. 3702/04), Pablo Andrés RODRÍGUEZ (fs. 3792/4), Carmelo Alberto MESITI

(fs. 3805/8), Fabián DE JESÚS (fs. 3847/9), Walter Ariel CAMINO (fs. 3891/3), Mauricio Vicente DONKIN (fs. 3921/2), Pedro Felix LOZANO (fs. 3930/1), Amilcar Darío PERILLO (fs. 3937/9), Matías Luis GOÑI SALERNO (fs. 4077/8), Mariano Fernando PERICHÓN (fs. 4079/81), Jorge Daniel GONZÁLEZ (fs. 4102/4), Aníbal Francisco CARDOZO (fs. 4161/3), Diego Martín MORILLO (fs. 4278/0), Nahuel PIÑEIRO (fs. 4332/4), Gervasio FERNÁNDEZ (fs. 4356/8), José SILVERA (fs. 4387), Ricardo Alberto DÍAZ (fs. 4393/5), Eduardo Nicolás LUZZI (fs. 4415/7), Mario Gabriel ABRAHAM (fs. 4446), Fernando PANUNCIO (fs. 4484/6), Jorge Antonio GIMÉNEZ (fs. 4492), Orlando DOMÍNGUEZ (fs. 4542/5), Pablo Ariel COLLADO (fs. 4546/7), Jorge Alberto STURLA (fs. 4715/8), Graciela Lidia FRUTOS (fs. 4719), Gabriel Alejandro SILVESTRE (fs. 5608/9), Carlos Alberto GARIBOTO (fs. 5626/8), José Roberto SAMA (fs. 6060), Héctor PITORRO (fs. 6471), Laura FAVA (fs. 7016/7), Viviana Claudia VIRGONE (fs. 7018/20), Fabiana Silvana ORLANDO (fs. 7046/8), Karina Paola FRIAS (fs. 7074/6), Ana Catalina PROSERPIO (fs. 7128/30), Marcela Claudia VALENTI (fs. 7134/5), María Alejandra USANDIVARAS (fs. 7155/7), María Eugenia BOTTI (fs. 7158/60), Sergio Hernán MORA VIERA (fs. 7154), Marcela Alejandra BARRIOS (fs. 7505/6), Karina Lorena KOVALCHUK (fs. 7510/1), María Elena RIBAS (fs. 7548/50), Daniela Paula RINALDI (fs. 7579/81), Marcelo ARES (fs. 7512/16), Diego Humberto SANTIAGO (fs. 7595/0), Magdalena PÉREZ (fs. 7604/6), María Paula MARCONI (fs. 7612/3), Anabela SANGREGORIO (fs. 7646/8), María Sol SANCHEZ (fs. 7691/3), Analía Beatriz VILCHEZ (fs. 7694/6), Vanesa FILGUERAS (fs. 7718), Andrea Verónica ALONSO (fs. 7719/1), Erika Soledad DISDERI (fs. 7722/4), María José FREIJO (fs. 7740/2), Florencia LINALE VANRELL (fs. 7743/5), Angela Guadalupe ROMERO (fs. 7750/2), Diana Carolina MOJANA (fs. 7753/5), María Candela COVIAN (fs. 7766/8), Andrea Roxana TURCHET (fs. 7784/6), Natalia KASPERSKI (fs. 7787/9), Eduardo Raúl GAUNA (fs. 7640/3), Néstor Ivan PAREDES (fs. 7673/6), María Celeste BATTIATO (fs. 7823/5), María Rita HORL (fs. 7851/2), Vanina Nora FERNÁNDEZ (fs. 7855/7), Valeria Silvina GONZÁLEZ (fs.

Poder Judicial de la Nación

7908/10), Natalia Verónica DI MINICO (fs. 7941/3), Cecilia Alicia BECK (fs. 7944/6), Mariana Beatriz ARESO (fs. 7966/9), Claudio Edgardo CASTRO (fs. 7892/5), Paula Beatriz VAZQUEZ (fs. 8043/5), Romina Gabriela GOLINI (fs. 8076/9), María Florencia STAFFORINI (fs. 8080/2), Sandra Elvira FONDEVILA SALCEDO (fs. 8091/3), Virginia Patricia BEARZOTTI (fs. 8161/25), Guillermo Enrique MIRANDA (fs. 8163/7), Daniela Alejandra ROCHMAN (fs. 8172/5), Mariela Paula BRANDANI (fs. 8187/9), Ana Cecilia PALACIOS (fs. 8190/2), Erika Cristina PIATEK (fs. 8200/0), María Laura TORCASIO (fs. 8206/8), Carolina Paula GUIDOLIN (fs. 8229/3), Natalia Romina ROSSILLO (fs. 8239/41), Lorena Mónica RODRÍGUEZ (fs. 8242/4), María Valeria PALAZZANI (fs. 8292/4), María Angela MAQUEIRA (fs. 8397/9), Jorge Andrés LUCCA (fs. 8254/8), Rubén Darío GÓMEZ (fs. 8358/2), Daniel Gustavo MUÑOZ (fs. 8370/3), Eduardo Ramón BRETON (fs. 8388/9), Mariana Pees LABORY (fs. 8403/5), Verónica Cecilia CASTRO (fs. 8406/7), Carla Flavia MICCIO (fs. 8439/40), María Raquel BEALE (fs. 8468/2), Marcelo Javier SAGEL (fs. 8486/9), Pablo Joaquín SOLABERRIETA (fs. 8527/0), Laura Irma PARIS (fs. 8749/1), Hugo Alberto BADESSICH (fs. 8813/6), Claudio César TORTAROLO (fs. 8820), Miguel Angel PALACIO (fs. 8944), María Fernanda CERSOCIMO (fs. 8957), Elida ALONSO (fs. 8964), Laura Gabriela CUSNIR (fs. 9000/2), Mariana Lidia CIABURRI (fs. 9027/8), Jorge Francisco TORRE (fs. 9150/3), Jorgelina Emilia BERNASCONI (fs. 9175/6), Lidia María FICHERA DE SOUSA (fs. 9313/4), Nina Nadia DUBELLY (fs. 9324/6), Enzo Marcelo MIGNOGNA (fs. 9336/9), Vanesa Mariel DE LOS SANTOS (fs. 9349/1), Verónica Judith BRUNI (fs. 9355/7), Gisselle Carolina GOLZIO (fs. 9361/3), Johanna Ximena GARCÍA RUDI (fs. 9364/6), Angel Ramón Arsenio ADARO (fs. 9415/8), Norberto Daniel PARRADO (fs. 9425/8), José María GAZZOLO (fs. 9476/0), Gladys Mabel SIDORAK (fs. 9524/7), Jorge Rubén CABRERA (fs. 9572/3), Fernando Norberto BAROZZA (fs. 9656/0), María Virginia GONZÁLEZ BOUILLY (fs. 9786/8), Karina Alicia PETRUZIO (fs.

9789/1), Virginia Esther ULLATE (fs. 9844/7), Patricia Cristina CABANA (fs. 9851/3), Andrea Alejandra BERNARDI (fs. 9878/1), María Andrea TARRUELA (fs. 9893/5), Silvia Beatríz TOMATIS (fs. 9911/21), Facundo Damián VÁZQUEZ (fs. 10000/3), Juan Antonio GIMENEZ (fs. 10.004/9), Angel Manuel MARCHETTI (fs. 10054/7), Daniel Juan MISA (fs. 10067/0), Laura Verónica CORSARO (fs. 10.071/3), Roberto HERRADÓN (fs. 10148/0), Gustavo Adrián ALAMA (fs. 10.151/3), Carlos Antonio QUINTANA (fs. 10.157/0), Amaya MOLINA (fs. 10.178/9), Héctor Rubén PALACIO (fs. 10195/8), Paola Natalia RICALDONE (fs. 10.235/7), Laura Valeria CURETTI BERNADES (fs. 10.339/1), María Fernanda DE VICTOR (fs. 10.342/4), Claudia Roxana GIANNASTA (fs. 10.388/9), Ricardo Alejandro BÁEZ (fs. 10.390/2), Andrea Valeria RADLER CONTE (fs. 10.395/6), María Guillermina PASQUALINI (fs. 10.400/2), María Dolores BLANCO (fs. 10.407/9), María Eugenia SIGEL (fs. 10427/8), María Fabiana BRUNNER (fs. 10.429/0), Carolina Alejandra FUCCILLO (fs. 10431/2), Laila GAVIOLI BLETA (fs. 10.448/9), Martha ROY (fs. 10.499/1), Vanina NETO (fs. 10.599/0), Mariela ALBARRACÍN (fs. 10.631/2), Marcelo Sebastián CEBALLOS (fs. 10.712/4), Lorena Elizabeth CROSES (fs. 10.720/1), María Magdalena DE LOOF (fs. 10.722/4), Miriam Marta ACUÑA (fs. 10.725/0), Ana Elena CIARLO (fs. 10.734/5), Luciana Camila TRAVERSO (fs. 10.736/8), Luis Gustavo BERNACCHI (fs. 10739/1), Sergio Gustavo LOZANO (fs. 10.787/9), Ezio Dino DE LAZZER (fs. 11179), Mario Salvador RUGIERO (fs. 11417/8), Silvia Noemí BALBI (fs. 15179 y 21694/5), José Matías PICCALUGA Fs. 21993, Lorena Patricia SACCOMANDI (fs. 22065), Tomás ALRIC FERRE (fs. 22100), Marcelo Enrique SCHIMDT (fs. 22110), José Eduardo AMARILLA (fs. 2912), Fernando Marcelo CARLETTI (fs. 9379/8), Guillermo Esteban RUIZ (fs. 16759), y María de las Mercedes MENDEZ DE SANTIS (fs. 22045/6), cuya búsqueda para que comparecieran al debate resultó agotada.

2.- Declaraciones prestadas en instrucción por Gustavo Adolfo CERCEDO (fs.9722/5), Juan Carlos MERLO (fs. 1947/8 y 3888/90), Angel Diego ACOSTA ORTEGOZA (fs.3640/1), Natalia Carolina FENCHUK (fs.7803/5),

Poder Judicial de la Nación

Carla Verónica FOJO (fs. 7198/9), Yanina Ethel RODRIGUEZ (fs.7503/4), Victor Antonio TEFFAJA (fs. 4260/1), Alejandro J. LULLO (fs. 3650/3), Natalia Carolina TITTONELL (fs.7575/8), Néstor Jorge MADDALENO (fs.4257/9), Leonardo ALTAMIRANDA (fs. 3647/9), Marcela CERROTA (fs.8394/6), Jorge Rubén MARIN (fs.4262/4), Herberto CUELLO (fs. 4338/0), María Josefina SPORLEDER (fs. 8172/5), María Fernanda CERVIÑO (fs. 8437/8), Esteban Darío GRIMA (fs. 4149/0), Sergio Fabián TOURIÑO (fs. 4156/9), Mayra Astrid CARBALLO (fs. 3333/4), María Florencia SALINES (fs. 8069/1), Sonia SKARDIUS (fs. 8144/7), Nahuel PIÑERO (fs. 4332/4), Sabrina Irma MARTINELLI (fs. 8148/0), Janet Lorena Janet RIVOLLER VILLALOBOS (fs. 8342/4), Samanta Romina CELIZ (fs. 10454/6), Romina BIZZOZERO (fs.7010/2), Ernesto Sebastián CENDRA (fs. 4273/4), Oscar Raymundo GUAYMAS (fs. 4341/3), Rubén Héctor AMAYA (fs. 4396/8), Enrique Rafael BERNARDEZ (fs. 4421), Juan Carlos Felipe SPIRITO CONFALONIERI (fs. 4344/6), Ariana Elisabeth FORTE (fs.9015/7), María del Pilar RIBAS SOMAR (fs. 8872/4), Gretel Gimena GALLO (fs. 9025/6), Analía Verónica PEREZ MONTERROSO (fs. 9049/1), María Constanza MASSARI (fs. 9018/9), Erica Dora SCHULTSCHIK (fs. 8924/6), Pablo Adolfo EMALDI (fs. 4347/9), Adrián Alejandro MONTAIUTI (fs. 4388/9), Luciana Florencia PICCINALI (fs. 10551/2), Rossana Beatriz ZAYAS (fs. 6980/2), César CERNELLO (fs. 15138), María Laura OLMOS HERBIN (fs. 7614/6), María Cecilia CUÑADO (fs.1876/7 y 10386/7), Marisa Silvana HERNANDEZ (fs. 7981/3), María Andrea CALIFRE (fs. 9484/0), Cecilia MUÑOZ (fs. 7935/7), Vanesa Susana MIRA (fs. 7096/8); Alfredo Nicolás CASTILLO (fs. 9970/3), Patricio Ricardo FAINBERG LOPEZ (fs. 9907/0), Marina Paula TRACZ (fs. 7200/2), Karina Paola LEON (fs. 8450/1), Luciana María MORENO (fs. 9144/6), Valeria Alejandro ROSATTO (fs. 7716/7), Silvia Elizabeth CASTRO PAGNOTA (fs.10.035/6), Marina Gabriela Virginia CERVANTES (fs. 7797/9), Myriam Andrea BUSTAMANTE (fs. 8176/8), Eugenia Rocio BATTAFARANO (fs. 8289/91),

Claudia Beatriz LETELIER (fs. 10.141/3), Alejandro Héctor ROCHA (fs. 584/87), Andrés Eduardo GAVIANO (fs. 599/600), Victoria Carolina CACERES (fs. 1390/1), Cristina de Jesús SOSA (fs. 581/83), Gustavo Daniel STAMATO (fs. 590/98 y 2576/7), Diego Luis PATANE (fs. 544), Rubén Adolfo WANTNUD (fs. 601/602), Ricardo Miguel CHAIN (fs. 683), Susana RUECO (fs. 1392/3), Susana Mabel GONZALEZ (fs. 11672/3), José DIMILITO (fs. 575/577 y 2889), Alejandro Daniel CELI (fs. 607/11 y 3372/3), Luis Oscar MADELO (fs.740), José Enrique LOPEZ (fs.741), Horacio Sergio MARTINEZ (fs. 1387/88), José Manuel RETAMALES ALMUNA (fs. 1502/5), Luis Alberto OBARRIO (fs.1671), Enrique Osvaldo BRIOZZO (fs. 7704/7), Guillermo Edgardo MENDEZ (fs. 7120/3), Federico Ernesto PETTIGREW (fs. 7977/80), Marcelo VILA (fs. 718/9), Luis Alberto VAN DIJK (fs. 8848/3), Horacio Sergio MARTINEZ (fs. 1387/88), Raúl Ariel MARTINEZ (fs. 3007), Sergio Gabriel ACCARDI (fs. 3011), Carlos Miguel Angel ALBERTI (fs. 3019), Carlos Alberto Martín LARA (fs. 3214/5), Marcos DE EZCURRA LOPEZ (fs. 9597/0), María Sol DUCLOS (fs. 8501/3), Ramón Benedicto FLEITAS (fs. 4441/2), Guillermo Eduardo HENRY (fs. 9327/1), Angel Norberto ESNAGOLA (fs. 5676/7), Margarita Ana CHABAUDIE (fs. 10.437/9), María Fernanda NUÑEZ (fs. 7938/0) y Geraldine Astrid ELOLA (fs. 8083/5), cuya incorporación por lectura fue solicitada por las partes luego de desistir de sus testimonios en el debate.

3.- Ordenes y Actas de allanamiento efectuados en: Sedes de LAPA en Aeroparque Jorge Newbery (fs. 92/94, 165/168, 1712/1713 y 1715/1716, 1786/1788, 1857/1860, 2010/2014, 2782/2784, 3055/3057, 3411 y 3413, 4805/4808, 5969/5972, 8213/8217, 9445/9457, 18190/18194 y 21999/22000); Santa Fe 1970 2° Piso de esta ciudad (fs. 102/104, 1518 y 1520, 1720/1721, 1724, 2029/2032, 3049/3051, 6886/6888 y 8222/8224); Aeropuerto de Río Gallegos (fs. 279); Aeropuerto de Mar del Plata (fs. 490/515); Aeropuerto de Córdoba (fs. 532/535 y 541/542); Aeropuerto de Resistencia (fs. 670/674); Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini –Ezeiza- (fs. 1733/1735 y 2412/2414); Hospital Fernández (fs. 419/420): sede del Instituto Nacional de

Poder Judicial de la Nación

Medicina Aeronáutica y Espacial (INMAE) sito en Av. Belisario Roldán 4651 (fs.1664/1665).

4.- Actas de fs. 303, 313, 314, 315, 364, 409/411, 413, 415, 418, 454, 550 y 9438.

5.- Acta de fs. 4186/4187 con inventario de la documentación guardada en Armario metálico ubicado en el Sector Hangares de LAPA en Aeroparque.

6.- Acta de fs. 4680 sobre efectos hallados en bolsas en hangar Transportes Bragado de Aeroparque.

7.- Acta de fs. 4738 de apertura y clasificación de efectos semicarbonizados.

8.- Actas de fs. 5796/5804 de constancias de exhumación, inhumación y entrega de cadáveres.

9.- Actuaciones del Ministerio de Justicia de fs. 6335/6338.

10.- Acta consular de fs. 9513/9514 de entrega de cinta original de grabación.

11.- Actas consulares de fs. 10533/5 y 10539/44 relacionadas con el traslado a Miami y desgrabación y representación gráfica de parámetros de la cinta original del vuelo de la aeronave LV WRZ.

12.- Acta de fs. 21407/21411 sobre toma de medidas para la conservación de los elementos anexos e instalaciones en que se encuentran los restos del avión.

13.- Acta de Inspección del hangar y los restos del avión de fs. 24033.

14.- Oficios de la Junta de Investigación de Accidentes de la Aviación Civil (J.I.A.A.C.) de fs.66 -pidiendo traslado de restos de la aeronave y su alojamiento en un hangar-, fs. 134 -donde solicita autorización para el ingreso de personal de la National Transportation Safety Board (N.T.S.B.) a la zona del accidente-, 262/263 en relación a la culminación de las tareas de recolección de evidencias.

15.- Informes de la JIAAC de fs. 1817/1823, 1825/1535, 1909/1911, 1942/1944 y 2665/2670.

16.- Oficio de la Fuerza Aérea Argentina (F.A.A.), Comando de Regiones Aéreas, solicitando la apertura del Aeroparque Jorge Newbery, obrante a fs. 55.

- 17.- Constancias documentales de fs.223/230 y escrito presentado por Enrique Piñeyro de fs. 231 y 233.
- 18.- Listado de víctimas de fs. 238/239.
- 19.- Informe del Jefe de Aeropuerto de Río Gallegos de fs.281.
- 20.- Listado de personal de LAPA de fs.290/294.
- 21.- Constancia documental de fs. 295.
- 22.- Diligencias policiales de fs.302, 2565 y 2568.
- 23.- Transcripciones de las cintas magnetofónicas de la torre de control del Aeroparque Jorge Newbery, de fs. 317/325.
- 24.- Listado de pilotos y copilotos de LAPA de fs. 347/352.
- 25.- Listado de personal de tripulación aportado por LAPA a fs.386, obrante a fs.387/398.
- 26.- Informe del Cuerpo Médico Forense de fs. 469/472.
- 27.- Copia de documentación presentada por LAPA agregada a fs.476/485.
- 28.- Nómina de pilotos de LAPA elevada por la FAA (Comando de Regiones Aéreas) de fs. 647/658.
- 29.- Planilla de programación de vuelos de LAPA del 31/8/99 de fs. 724.
- 30.- Transcripción del CVR de fs. 1570/1573 e informe del Comando de Regiones Aéreas de fs. 1574/1577.
- 31.- Certificación contable efectuada por el Contador José Luis González obrante a fs. 1403/1415.
- 32.- Elevación de la DUIA junto con nota del INMAE, con copias autenticadas de exámenes psicofísicos de Weigel y Etcheverry de los últimos tres años de fs. 1586/1587.
- 33.- Listado de sobrevivientes de fs. 1610/1611.
- 34.- Actuaciones de la DUIA elevando acta y nota de la Dirección Nacional de Transporte Aero comercial dependiente de la Secretaría de Transporte del Ministerio de Economía de fs. 1639/1641 en relación a Weigel y Etcheverry.
- 35.- Denuncia de extravío de Libro de Quejas de fs. 1717.
- 36.- Actuaciones de la FAA (Comando de Regiones Aéreas) donde aporta informe de la Gerencia de Operaciones de LAPA acerca de la identificación

Poder Judicial de la Nación

de tripulantes de la aeronave siniestrada y de los vuelos efectuados por ésta, agregado a fs. 1882/1888.

37.- Informe de fs. 1918 del Registro Nacional de Estado Civil y Capacidad de las Personas sobre listado y partidas de defunción de víctimas del accidente.

38.- Informe de LAPA relacionado con fecha de fabricación de las aeronaves utilizadas por LAPA y otras empresas aéreas de fs. 1997.

39.- Presentación de LAPA aportando documentación relacionada con Weigel, agregado a fs. 1999.

40.- Sumario de la Dirección de Investigaciones Penales Administrativas (D.I.P.A.) de la Policía Aeronáutica Militar (P.A.N.), relacionado con el accidente (hallazgo y retiro de cadáveres, hallazgo de documentación y objetos, traslados, entrega de cuerpos y pertenencias, hallazgo de restos humanos y declaraciones testimoniales), de fs. 732/1297; Sumario de DIPA relacionado con nómina de bomberos participantes del rescate, personal del SAME, entrega de efectos personales, informes médicos, certificados de defunción, etc. de fs. 2054/2364.

41.- Transcripción del CVR de fs. 1570/1573 e informe del Comando de Regiones Aéreas (FAA) de fs. 1574/1577.

42.- Listado de sobrevivientes de fs. 1610/1611.

43.- Denuncia de extravío de Libro de Quejas propiedad de LAPA de fs. 1717.

44.- Copia de la Partida de defunción de Weigel de fs. 2365.

45.- Versión taquigráfica de la sesión de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación (Comisión de Transporte) del 9/9/99, relativa al accidente, obrante a fs. 2429.

46.- Informe de la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad relacionada con motores de la aeronave siniestrada de fs. 2430.

47.- Oficio de FAA (Comando de Regiones Aéreas) aportando Resoluciones nros. 186/97, 113/98, 241/98 y 56/99, por las que se adoptaron las medidas previstas en el Decreto 2352/83 de infracciones aeronáuticas, agregado a fs. 2432.

- 48.- Actuaciones aportadas por la Junta de Investigaciones adjuntando Decreto del Poder Ejecutivo Nacional Nro. 934/70 y copia del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, obrante a fs. 2446.
- 49.- Sumario de DUIA relacionado con historias clínicas de guardia del Hospital Fernández de fs. 2494/2581.
- 50.- Actuaciones de la DUIA sobre movimientos de la aeronave matrícula LV-WRZ, de fs. 2584/2610.
- 51.- Informe sobre personal de LAPA y de las diferentes empresas que cumplieron funciones el 31 de agosto de 1999 en Aeroparque de fs. 2616/2625 aportado por la DUIA en Sumario agregado a fs. 2612/2626.
- 52.- Actuaciones de la DUIA relacionadas con aeronaves y pilotos de la empresa LAPA de fs. 2632/2640.
- 53.- Informe producido por la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas de fs. 2643/2661.
- 54.- Informe del Cuerpo Médico Forense de fs. 2788/2789.
- 55.- Actuaciones de la DUIA acompañando informe de la DNA y de la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas relacionados con los Manuales de vuelo, agregado a fs.2800/2814.
- 56.- Nota de la Diputada Nacional Amalia Isequilla de fs. 2883, denunciando irregularidades de LAPA.
- 57.- Presentación de Ricardo Ciriello, Secretario General de APTA (Asociación del Personal Técnico Aeronáutico), agregada a fs. 3027/3028, con denuncias efectuadas respecto de LAPA sobre incumplimientos varios.
- 58.- Informe de la FAA (Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas), relacionado con Resoluciones por las que se aprobara el Manual de Vuelo, obrante a fs. 3084/3085.
- 59.- Informe del Servicio de Huellas Digitales Genéticas de fs. 3153/3156.
- 60.- Oficio de FAA, Comando de Regiones Aéreas, elevando informe de la Dirección de Aviación de Transporte (DNA) de fs. 3229 y 3524/3527.
- 61.- Informe de la Dirección de Aviación de Transporte (DNA) adjuntando Anexos A y B con nómina de inspectores habilitados para realizar inspecciones en Boeing 737-200, agregado a fs. 3231/3232.

Poder Judicial de la Nación

- 62.- Informe de la Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas de fs. 3244/3247. Anexos A, B, C, D, E, F y G, presentados por LAPA -relacionados con los programas de entrenamientos del personal- agregados a fs. 3276/3317.
- 63.- Listado del personal mecánico de LAPA de fs. 3404/3407.
- 64.- Sumario de la DIPA relacionado con actuaciones de entrega de cadáveres, planillas del Hospital de Quemados y autopsias, agregadas a fs. 3422/3500.
- 65.- Informe de la División Scopometría sobre video de IRSA y copia del plano de verificación de Aeroparque, de fs. 3505/3506.
- 66.- Informe de la DNA de fs. 3524/3531 sobre Manual de Procedimientos de Inspecciones, nombramiento de representantes técnicos y aceptación por parte de la DNA.
- 67.- Presentación de LAPA sobre destino de los comandantes y despacho operativo de Weigel durante el año 1998, agregado a fs. 3576.
- 68.- Informe de la FAA (Comando de Regiones Aéreas) de fs. 3583 con disposiciones 23/92, 32/93 y 14/94 sobre nómina de inspectores de líneas aéreas.
- 69.- Actuaciones de la DUIA de fs. 3870/3875 y 4154 acompañando Reglamento de Aeronavegabilidad -parte 65-, legajo técnico de Matriculación de la Aeronave WRZ, copia del legajo registral y contrato de leasing e informe sobre competencia de la DNA.
- 70.- Actuaciones de FAA de fs. 3993/4005 con informe de la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas sobre registro individual de vuelo del personal militar y legajos aeronáuticos.
- 71.- Actuaciones relacionadas con entrega de cadáveres de fs. 4012/4069. Informe Inspección General de Justicia relacionado con las firmas Walmont S.A. y Logan Company Inc. de fs. 4076.
- 72.- Presentación de Lapa de fs. 4153 que acompaña Catálogo de Parte Ilustrado IPC del avión Boeing 737-200.
- 73.- Informe de la División Apoyo Tecnológico Judicial de fs. 4169 con aporte de la transcripción mecanografiada del CVR.

- 74.- Actuaciones de FAA, Comando de Regiones Aéreas, de fs. 4170 adjuntando original de la documentación con la actividad de vuelo de Weigel y Etcheverry, Plan de Vuelo Operacional y reconstrucción cartilla con datos operativos.
- 75.- Informe de FAA - Comando de Regiones Aéreas, Departamento de Inspección de Vuelo- sobre habilitación de pilotos, manual de procedimiento para inspección, certificación y supervisión de la OACI, Clasificación de Categorías (Standars de la OACI), agregado a fs. 4368/4375.
- 76.- Actuaciones de la FAA Comando de Operaciones Aéreas de fs. 4402/4409 con Acta de hallazgo con detalle del contenido del portadocumentos de Weigel encontrado en la base aérea de El Palomar.
- 77.- Informe de la Dirección Habilitaciones del CRA sobre inspecciones realizadas a LAPA agregado a fs. 4499.
- 78.- Actuaciones de la FAA Comando de Regiones Aéreas de fs. 4502/4513 sobre Manual de Operaciones y Decreto 2394 de concesión de servicios aéreos a LAPA.
- 79.- Informe de fs.4529/4536 de FAA -Servicio Meteorológico Nacional-. Denuncia remitida por correo privado que da cuenta de irregularidades cometidas en el INMAE, agregada a fs. 4549/4550.
- 80.- Presentación de la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP) de fs. 4566 adjuntando informe parcial producido por contadores de la Dirección de Inteligencia Fiscal y Aduanera (adjunta Anexos 1 a 5).
- 81.- Transcripción del CVR realizada por la Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas de fs. 4567/4581.
- 82.- Informe de la FAA -Comando Regiones Aéreas- de fs. 4584/4585 (acompañado por la Diputada Nacional Amalia Isequilla) sobre vuelos del día 30/8/99 (empresas, aeronaves, horarios, matrícula e individualización).
- 83.- Actuaciones de la DUIA de fs. 4704, adjuntando copia Doc. 8335-AN/879- Manual de procedimiento para inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones, editado por la OACI.
- 84.- Informe de la JIAAC de fs. 4707 sobre llave tubo hallada en la tobera de gases de escape del motor n° 1.

Poder Judicial de la Nación

- 85.- Actuaciones de la DIPA de fs. 4739/67 en relación al material del avión siniestrado –material de vuelo – y documentación del copiloto Etcheverry.
- 86.- Manual de CRM para pilotos de la empresa LAPA S.A. y material del curso de recurrent de CRM-Pilotos de la empresa LAPA reservados en Secretaría –Caja n° 3-.
- 87.- Informe de la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas –Comando de Regiones Aéreas de fs. 4801/4802 sobre Manual de Operaciones de LAPA.
- 88.- Informe del RENAR de fs. 4903 sobre revolver Calibre 38 n° 44897.
- 89.- Informe FAA, Comando de Regiones Aéreas, de fs. 4918/4937 sobre registros relativos a la actividad de vuelo de todos los pilotos y primeros oficiales de LAPA durante los años 1998 y 1999, discriminada por mes.
- 90.- Actuaciones del Comando de Regiones Aéreas de fs. 4942/49477 sobre disposiciones relativas a la implementación del CRM- Directiva de Adiestramiento en Factores Humanos y Gerencia de Recursos Humanos, Conceptos curriculares para programas CRM, Disposiciones del Comando de Reg. Aéreas que implementan el adiestramiento CRM (n° 157/97).
- 91.- Informe de FAA de fs. 5011 adjuntando Manual de Operaciones y copia del Plan de Capacitación en CRM e informa sobre reconocimiento de certificados de Supervisión de CRM por parte del Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica (INMAE) y nombre de Inspectores de CRM del Comando de Regiones Aéreas.
- 92.- Informe del Dpto. Inteligencia Fiscal y Aduanera de la AFIP de fs. 5275/5302 sobre datos de los contribuyentes Deutsch y Boyd entre otros.
- 93.- Informe preliminar de la Junta de Investigaciones de fs. 5310 sobre parámetros de vuelo en Aeroparque -Fe de erratas a fs. 12069-.
- 94.- Informe de APLA de fs. 5311/5312 con listado de pilotos.
- 95.- Informe de la Junta de Investigaciones de fs. 5410/5424 con Anexos A, B y C sobre parámetros técnicos del Boeing 737 –200 LV –WRZ, datos relativos al vuelo 3142 de LAPA e informe meteorológico.

- 96.- Presentación de Enrique Piñeyro de fs. 5425/5442 acompañando estudio titulado "La seguridad de vuelo en las operaciones de LAPA".
- 97.- Presentación de APLA de fs. 5445/5465 acompañando planillas de estudio del Aeropuerto Jorge Newbery.
- 98.- Actuaciones correspondientes al exhorto diligenciado en Córdoba de fs. 5468/5599 relacionado con extracción de muestras de sangre a familiares para identificación de víctimas mediante ADN.
- 99.- Tres carpetas amarillas identificadas como: A...Informe de la Dirección de Habilitación y Fomento de la Fuerza Aérea Argentina relativo a la aprobación del Manual de Operaciones de vuelo de la firma LAPA S.A. reservados en Secretaría –Caja n° 23-.
- 100.- Carpeta negra sin identificar conteniendo el Manual de Operaciones de Vuelo MOV de LAPA -Gerencia de Operaciones- en 127 fojas reservado en Secretaría –Sobre n° 70-.
- 101.- Actuaciones del Cuerpo Médico Forense de fs. 5678/5691 sobre identificación de cadáveres mediante el sistema de fichas odontológicas y de ADN.
- 102.- Actuaciones del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires de fs. 5720/5726 relacionadas con actas de accidente de pacientes atendidos en el Hospital Rivadavia.
- 103.- Actuaciones de FAA, Comando de Regiones Aéreas de fs. 5727/5739 adjuntando informes de la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas y del Instituto de Medicina Aeronáutica y Espacial referidos a las personas que recibieron el curso de Instrumentos Facilitadores de CRM/LOS.
- 104.- Presentación de LAPA de fs. 5742/5744 con recorte periodístico y precisiones respecto de multas aplicadas a esa empresa.
- 105.- Actuaciones de la FAA, Comando de Regiones Aéreas de fs. 5758/5762 referidas a las fichas odontológicas de los comandantes Weigel y Etcheverry.
- 106.- Informe de fs 5817/5818 referido a la prueba de simulador, acompañado por LAPA.
- 107.- Informe de pruebas en simulador presentado por el perito de parte Cmdte. Daniel Méndez, de fs. 5817/5819.

Poder Judicial de la Nación

- 108.- Escrito de fs. 5826/5829 presentado por Aeropuertos Argentina 2000, donde responde información relacionada con la problemática de la seguridad y control del espacio aéreo.
- 109.- Informe del Cuerpo Médico Forense relacionado con la identificación y entrega errónea de cadáveres de fs. 5852/5868.
- 110.- Exhorto librado al Juzgado Federal Nro. 2 de Córdoba, relacionado con la exhumación de los cadáveres que fueron entregados erróneamente, de fs. 5874/5955.
- 111.- Informe de Metrogas de fs. 6014.
- 112.- Informe de la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas en relación a la inspección anual realizada en LAPA de fs. 6020/6025.
- 113.- Informe de la Fuerza Aérea sobre inspección en LAPA posterior al accidente agregado a fs. 6018 y 6070. y sobre inspección de líneas aéreas agregado a fs. 6086.
- 114.- Escrito de Prelooker sobre líneas de investigación para la confección del informe solicitado, obrante a fs. 6057/6058.
- 115.- Informe del Cuerpo Médico Forense sobre análisis de ADN de los cadáveres agregado a fs. 6074/6076.
- 116.- Informe de la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad de fs. 6087/6090 en relación a sus funciones.
- 117.- Actuaciones de la DUIA relacionadas con los predios linderos al Aeroparque Jorge Newbery (Punta Carrasco, Asociación Argentina de Golf, ESSO, Clo Clo, etc.) con informes de AFIP, escrituras societarias, estatutos etc., agregado a fs. 6147/6315.
- 118.- Resolución del Ministerio de Economía, Dirección de Transporte Aero comercial de fs. 6404/6406 concediendo la ruta aérea BsAs/Cba/BsAs a LAPA.
- 119.- Informe de LAPA sobre vuelos de Weigel agregado a fs. 6480.
- 120.- Constancias documentales acompañadas por Enrique Piñeyro de fs. 6444/6456 y 6489/6539.

- 121.- Presentaciones de LAPA acompañando documentación de pilotos y copilotos (programación de vuelos y cursos de CRM), publicación “LAPA News” agregadas a fs. 6769/6773, 6781/6795 y 6835.
- 122.- Informe de la FAA agregado a fs. 6872.
- 123.- Actuaciones de la DIPA acompañando documentación de las azafatas y hojas quemadas del accidente, de fs. 6910/6911.
- 124.- Documentación aportada por Alberto Miranda en su declaración testimonial agregada a fs. 7099.
- 125.- Informe de la Dirección de Tránsito Aéreo del Comando de Regiones Aéreas obrante a fs. 7457/7493, relacionado con las construcciones aledañas al aeropuerto.
- 126.- Informe de la Subsecretaría de Transporte Aero comercial del Ministerio de Infraestructura y Vivienda respecto de las autorizaciones de rutas de LAPA, obrante a fs.7522/7534.
- 127.- Informe del Instituto de Enseñanza Aeronáutica de fs. 7535/7536 y de la Escuela Técnica de Aviación Profesional de fs. 7865, ambos respecto de Luis Adolfo Etcheverry.
- 128.- Nota de Southern Winds aportando documentación relacionada con el copiloto Etcheverry de fs. 7808.
- 129.- Informe final de la División de Inteligencia Fiscal de la AFIP de fs. 7951 y documentación respaldatoria devuelta a fs. 14695.
- 130.- Constancias documentales que en fotocopia aportara la Fuerza Aérea Argentina agregadas a fs. 8135/8141 (legajos de personal militar y decreto nro.4093/68).
- 131.- Copias impresas de las transcripciones sobre grabaciones de la Torre de Control de Aeroparque el 31/8/99 y de las grabaciones relativas a las comunicaciones de la aeronave durante los vuelos efectuados el día del siniestro de fs. 8419 aportadas por la Policía Federal Argentina.
- 132.- Actuaciones de la DIPA relacionadas con la exhumación de los cadáveres de Verónica Grilli y Griselda Rico de fs. 8889/8893, y exhorto de fs. 9670/9679.

Poder Judicial de la Nación

- 133.- Actuaciones de la FAA aportando documentación referente a CRM/LOS en relación a los pilotos e inspectores de esa fuerza agregadas a fs. 9074/9078 y 9084/9087.
- 134.- Actuaciones de FAA de fs. 9235/9282 relacionadas con requisitos que deben contener los legajos de un piloto y normativa que lo regula y Reglamento de Habilitaciones Psico físicas y disposiciones relativas a licencias de personal.
- 135.- Actuaciones de la DUIA aportando informe de la Dirección de Aviación de Transporte relacionada con Alas del Sur y TAP de fs. 9286/9288.
- 136.- Oficio del Departamento de Justicia de EEUU adjuntando una caja con informes referentes a la desgrabación del FDR, de fs. 9299/9300 y de fs. 9513/9516 del Ministerio de Justicia acompañando la cinta del FDR.
- 137.- Constancias documentales aportadas por Nora Nouche, de fs. 9397/9401.
- 138.- Plan anual de vacaciones de LAPA agregado a fs. 9436.
- 139.- Oficio de la ETAP aportando constancias documentales en relación a Weigel, agregado a fs. 9761.
- 140.- Actuaciones relacionadas con la entrega de los cadáveres Medeot, Cotella y Garat, obrantes a fs. 9801/9824.
- 141.- Oficio de Asuntos Internacionales de INTERPOL acompañando traducción de la decodificación del FDR, agregado a fs. 10041.
- 142.- Actuaciones de fs. 10094 del Ministerio de Relaciones Exteriores con acta sobre pericia simulador, actas consulares por retiro y traslado de elementos probatorios.
- 143.- Informe del Colegio José Hernández de fs. 10105.
- 144.- Presentación de LAPA de Fs. 10220/10222 con Decreto 671/94 (Anexo A) e informe sobre régimen de horas de vuelo y licencias de los pilotos de esa compañía y situación de los pilotos Weigel y Etcheverry.
- 145.- Informe de la JIAAC de fs. 10241/10242 sobre proyecto de informe final (tiempo de elaboración y pedido de reserva de información adelantada).

- 146.- Informes del GCBA de fs. 10291/10292 y 10306/10310 sobre inspecciones a Aeroparque y a Costa Salguero.
- 147.- Informe de LAPA de fs. 10322/10323 (aportada por la DUIA) respecto de la inexistencia de planillas con horas de vuelo y de no pago de viáticos a los pilotos involucrados.
- 148.- Actuaciones de FAA de fs. 10504 adjuntando 206 planillas de salidas de aeronaves Boeing 737-200 operadas por LAPA entre 1/01/99 y el 31/8/99.
- 149.- Presentación de LAPA de fs. 10566 adjuntando 35 Anexos sobre historial de Weigel como piloto.
- 150.- Presentación de LAPA de fs.10594/10595 con Informe sobre auxiliares, pilotos y horas de vuelo de Weigel y Etcheverry entre enero y agosto de 1999.
- 151.- Formulario para evaluación de Inspección de fs. 10604/10606, acompañado por Dellepiane en su declaración testimonial.
- 152.- Presentación de LAPA de fs. 10660/10678 con listado de personal.
- 153.- Actuaciones de la JIAAC de fs. 10765 acompañando Disposición 25/00 sobre aprobación del Informe Final.
- 154.- Actuaciones de la JIAAC de fs. 10773 elevando Informe Final y copia de los comentarios realizados por el Representante Acreditado del Estado de Diseño y Fabricación de la Aeronave.
- 155.- Informe Final de la JIAAC reservado en Secretaría agregado a fs. 10765, fe de erratas de fs. 12246 y anexos.
- 156.- Documentación acompañada por la auxiliar de vuelo Nelly Gutierrez en su declaración testimonial de fs. 10741.
- 157.- Actuaciones de FAA, Dirección de Habilitaciones Aéreas de fs. 10794 con informe de las rutas habilitadas para operar por LAPA.
- 158.- Actuaciones de la FAA, Dirección de Habilitaciones, de fs. 10926/10929 sobre número de pilotos reprobados en sus exámenes.
- 159.- Informe del Ministerio de Educación de fs. 10935 sobre la conclusión de Etcheverry de sus estudios secundarios.
- 160.- Presentación de la Fiscalía de fs. 10981/11094 aportando documentación acompañada por Piñeyro -“Ampliación de Informe”- con descripción de fallas

Poder Judicial de la Nación

de alarmas y de otro tenor técnico registrados en los RTV de aviones de LAPA.

161.- Misiva de José Oscar Gómez de fs. 11180.

162.- Informe de Legalizaciones de Títulos y Estudios de fs. 11391/11399 en relación a la conclusión de estudios secundarios por parte de Etcheverry.

163.- Informe del Ejército Argentino de fs. 11529/11538 sobre situación de revista de Weigel y legajo personal.

164.- Misiva de Serafín Justo Romano de fs. 11554/11559.

165.- Presentación de LAPA de fs. 11596/7 acompañando Libro de Asambleas y Actas de Directorio.

166.- Informe de la Dirección General de Escuelas de fs.11818 sobre constancia de estudios secundarios de Etcheverry.

167.- Manual de Operaciones de Vuelo de fs. 11967/11991 y su revisión de fs. 11992/11993, Manual de Prevención de Accidentes de fs. 11994/11998, documentación relacionada con PREVAC de fs. 13360/13373, aportados por Raúl Novo en sus declaraciones indagatorias obrantes a fs. 11964/12002, 12651/13022 y 13359/13387.

168.- Manual de Actuaciones del GCBA y certificado analítico de estudios cursados por Etcheverry de fs. 12035/12039.

169.- Informe del Ministerio de Educación de fs. 12101 en relación al colegio José Hernández.

170.- Informe de la JIAAC de fs. 12246/12247 elevando expediente N° 5.459.281 donde se reunió la información para elaborar el Informe Final del accidente, aprobado por Disposición n° 25/00.

171.- Actuaciones del Ministerio de Infraestructura y Vivienda referente a las construcciones y habilitaciones aledañas del Aeroparque Jorge Newbery agregadas a fs. 12313/12361.

172.- Presentación de la querrela (Dr. Arce Aggeo) de fs.12479/12497 acompañando copia de queja de un pasajero presentada en aeropuerto de Tucumán con solicitud de cancelación de licencia a LAPA, Listado de

denuncias de la Asociación Argentina de Aeronavegantes y descripciones técnicas de PREVAC con relación a LAPA.

173.- Actuaciones de FAA de fs. 13177/13188 adjuntando conjunto de pruebas psicodiagnósticas utilizadas en la Sección Psicología del INMAE.

Informe de FAA de fs. 13191 y 13200 sobre personal autorizado a cumplir funciones extra institucionales en LAPA.

174.- Presentación de Piñeyro de fs. 13355/13357 aportando carta documento de Carla Calabrese (empleada de LAPA) con aviso de goce de vacaciones y telegrama de despido.

175.- Evaluación de desempeño del año 1998 de Weigel de fs. 13434/13440, y constancias documentales anexadas a la declaración indagatoria de Fabián Chionetti, obrantes a fs. 14394/14413.

176.- Actuaciones de fs. 13458/13701 acompañadas por Peterson en su indagatoria, respecto del Organigrama del Comando de Regiones Aéreas, programa IASA de la FAA evaluación de seguridad. Dpto. Inspección de Vuelo, Dirección de Fomento y Habilitación.

177.- Actuaciones de la DUIA de fs. 13714 remitiendo el CVR correspondiente a las grabaciones de la aeronave.

178.- Documentación relativa al INMAE aportada a fs. 13742/13836 por el imputado Lentino al momento de prestar declaración indagatoria.

179.- Copia del Manual Orgánico del Instituto Nacional de Medicina y Aeronáutica Espacial de fs. 13832/13836.

180.- Constancias documentales (incorporadas como anexos de la declaración indagatoria de Juan Manuel Baigorria) agregados a fs. 13863/13902.

181.- Oficio de APLA adjuntando el informe definitivo producido por esa asociación respecto del accidente, de fs. 13911.

182.- Copia del Programa teórico-práctico de Boeing 737-200, Manual de Vuelo de Prueba de B737-200 y demás constancias documentales anexadas a las declaraciones indagatorias de Gabriel Borsani, obrantes a fs. 13961/14358 y 14431/14501.

183.- Constancias documentales de fs. 14578/14580, agregadas a la declaración testimonial de Carla Calabrese.

Poder Judicial de la Nación

- 184.- Informe de APLA de fs. 15087/15089 con nómina de Pilotos.
- 185.- Informe de la DUIA de fs. 15095 respecto de Weigel.
- 186.- Informe de Aerolíneas Argentinas de fs. 15101 sobre personal que voló con Weigel.
- 187.- Actuaciones de la DUIA de fs. 15112 elevando CD con grabación del CVR.
- 188.- Documentación acompañada a fs. 15121 por Baigorria sobre la DNRA Parte 121, y Anexos Registro de Mantenimiento, de Aeronavegabilidad, Formularios de Inspección e Informe de Inspección de la aeronave LV-WRZ.
- 189.- Documentación acompañada por Chionetti con Anexos de fs. 15206/15264 referente a Manuales de Mantenimiento del Explotador, Registro técnico de Vuelo etc.
- 190.- Presentación de la defensa de fs. 16215/16219 acompañando ocho Anexos correspondientes a pasaporte de Boyd, notas periodísticas y documentación correspondiente a LAPA desde fs. 15313 a fs. 16214.
- 191.- Presentación de la defensa de fs. 16395/16398 acompañando antecedentes de Nora Arzeno y documentación relacionada con la Gerencia de Recursos Humanos.
- 192.- Actuaciones del INMAE de fs. 16738/16739 con planillas de exámenes efectuados a pilotos durante los años 1997/98/99.
- 193.- Actuaciones de fs. 16760/16761 por la que el testigo Guillermo Esteban Ruiz, Asesor Médico de la Junta de Investigaciones, adjunta informe del personal del INMAE y fotocopia de las disposiciones del 21/5/91 y 16/2/94.
- 194.- Actuaciones de fs. 16854/17357 acompañadas por presentación de la defensa de fs. 17358/17359 relacionada con la oficina de PREVAC, inspección y sus conclusiones, realizada por FAA en la Base de Operaciones de la Empresa LAPA en el Aeroparque Jorge Newbery.
- 195.- Informe de ORSNA de fs. 17657 referida a habilitación de Aeroparque y de Aeropuertos Argentina 2000.

- 196.- Transcripción policial de fs. 17712 de los cuatro minutos finales del CVR de LAPA 3142.
- 197.- Actuaciones de FAA, Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas de fs. 17781/17792 referidas al Manual de Operaciones de LAPA. Manual de Operaciones de LAPA aportado en testimonial de Delgado, de fs. 18147/18168.
- 198.- Informe del Ministerio de Educación de la Nación relacionado con el título secundario de Luis Etcheverry de fs.18257/18272.
- 199.- Presentación de la Fiscalía de fs. 18298/18299 aportando documental (Anexos A, B y C) relativas a la implementación de CRM en Aerolíneas Argentinas y Austral agregada a fs. 18276/18297.
- 200.- Informe de la Escuela de Educación Media Nro. 2 de José C. Paz de fs. 18387/18395.
- 201.- Actuaciones de la FAA relacionada con los manuales de operaciones de fs. 18481/18488.
- 202.- Presentación de Nora Nouche acompañando certificado analítico de título secundario y de piloto comercial de primera clase, ambos correspondientes a Etcheverry, agregados a fs. 18581/18582.
- 203.- Actuaciones de FAA, Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas, de fs. 18858/18863, relacionadas con la numeración de control otorgada a las empresas aerocomerciales.
- 204.- Actuaciones de la FAA referente a las habilitaciones con que contaba al día 31 de agosto de 1999 la totalidad del personal de mantenimiento de la firma LAPA de fs. 18948/18951.
- 205.- Actuaciones de la FAA remitiendo el informe preliminar del Programa Universal de Vigilancia de Seguridad Operacional de OACI de fs. 18952/18954.
- 206.- Informe del Ministerio de Trabajo sobre el régimen vacacional de pilotos agregado a fs. 19117.
- 207.- Informe meteorológico del 31/8/99 del Servicio Meteorológico del Comando de Regiones Aéreas de fs. 6015, 18986/18987, aportado por la testigo Ana Teresa María Gómez y ampliación de fs. 19141.

Poder Judicial de la Nación

- 208.- Informe de peritos de fs. 18999.
- 209.- Nota de la Fuerza Aérea entregando el Plan de Acción sugerido por el Cuerpo de Auditores de la OACI, obrante a fs. 19003/19004.
- 210.- Copia del Convenio Colectivo de Trabajo entre APLA y LAPA y sus modificatorias, aportados por la testigo Mónica Flora Risotto obrante a fs. 19211/19258.
- 211.- Listado de habilitaciones de técnicos y mecánicos de aeronaves aportado por el Comando de Regiones Aéreas, agregado a fs.19265/19392.
- 212.- Resultado del exhorto librado a Israel en relación a la reparación de los motores del WRZ agregado a fs. 19633/19639.
- 213.- Actuaciones de FAA de fs. 20657 acompañando fotocopia del Plan de Acción de la OACI.
- 214.- Informes de Metrogas y Enargas de fs. 20803/20805.
- 215.- Actuaciones del Ministerio de Trabajo, Empleo y Formación de Recursos Humanos de fs. 20811/20815.
- 216.- Actuaciones de FAA de fs. 20838/20845 relacionadas con acta de constancia, fotocopia del libro de novedades y fotografías de los containers con restos del avión siniestrado y del interior del hangar Bragado.
- 217.- Notas de la ORSNA de fs. 20996/21002 sobre remoción de obstáculos peligrosos en la zona de Aeroparque.
- 218.- Informe de la Inspección General de Justicia sobre ejercicios de LAPA S.A. agregado a fs. 21154.
- 219.- Actuaciones de FAA de fs. 21189/21200 referidas al resultado de la inspección ocular sobre estado de conservación de los restos del avión y demás elementos anexos y estado del hangar Bragado.
- 220.- Actuaciones de FAA adjuntando normativa de funcionamiento de la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas y del Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial de fs. 21270/21276.

- 221.- Actuaciones de FAA de fs. 21291 acompañando copia del Manual de Funcionamiento del Comando de Regiones Aéreas que reemplazó al vigente al 31/8/99.
- 222.- Actuaciones de APLA, aportadas por la Fiscalía, obrante a fs. 21407/21411, acompañando nota del Capitán Murphy –IFALPA- sobre el accidente de LAPA.
- 223.- Constancias documentales aportadas por el Ing. Horacio Larrosa de fs. 21604/21625 correspondiente a actuaciones de la Junta de Investigaciones relacionadas con el CVR y el FDR.
- 224.- Presentación de LAPA de fs. 21644/21651 acompañando Catálogo de Parte Ilustrado (IPC) y Manual de Mantenimiento e Historial de Mantenimiento del avión Boeing 737-200.
- 225.- Desgrabación del registro de voces de cabina CVR agregado a fs. 21822.
- 226.- Presentación de LAPA de fs. 21969/21972 con nómina de los empleados administrativos de esa empresa.
- 227.- Nota de la Dirección de Infraestructura Judicial de fs. 23698/23699 respecto de las deficiencias que presenta el hangar que contiene los restos del avión y sus posibles soluciones.
- 228.- Actuaciones correspondientes a auditoría de seguimiento de la vigilancia de la Seguridad Operacional de la OACI realizada del 15 al 17/4/02 y Plan de Acción presentado el 8/5/02 de fs. 23748/23753.
- 229.- Oficio de PFA aportando transcripción del CVR obrante a fs. 26262.
- 230.- Informe de fs. 26312/26316, producido por la Subgerencia de Seguridad Aeroportuaria del ORSNA.
- 231.- Constancias documentales relacionadas con la recategorización a Clase II de la seguridad aérea del país por parte de la Federal Aviation Administration de los EEUU, agregadas a fs. 26343/26354 y 27270/27272.
- 232.- Oficio de la Dirección de Asistencia Judicial Internacional del Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio Internacional, agregado a fs. 27362, adjuntando exhorto diligenciado por las autoridades judiciales brasileñas (Porto Alegre).

Poder Judicial de la Nación

- 233.- Carpeta de color blanca identificada como AAnexo I FAA Approved Airplane Flight Manual. Boeing. Model 737/737C...@; carpeta de color blanca identificada como AAnexo II... Model 737-200 & 200C volume 1-II...@; carpeta de color blanca identificada como AAnexo III...Model 737-200, 200C volume 3...@; actuaciones en fotocopias identificadas como AAnexo VII. LAPA...Programa Teórico/Práctico. Línea Boeing 737-200" reservado en Secretaría –Caja n° 60- aportado por el perito Cernello.
- 234.- Documentación aportada por Carlos Peterson agregada a fs. 13629.
- 235.- Documentación en nueve anexos (Letras A a J) aportadas por los letrados de la defensa Durrieu y Arias agregados a fs. 6412/6437.
- 236.- Documentación en quince anexos (anexos 1/15) agregados a fs. 16215/00.
- 237.- Libro de Actas de color negro identificado como ALibro de pedidos de LAPA Tripulaciones técnicas, Junio/Agosto 1999".
- 238.- Informe pericial realizado por la Superintendencia de Policía Científica de Policía Federal Argentina -Ingeniería Vial Forense- sobre relevamiento planimétrico y fotografías de fs. 1477/1478.
- 239.- Informe de la Superintendencia de Policía Científica de la P.F.A. elevando el relevamiento planimétrico efectuado por la Div. Scopometría de fs. 1635/1636.
- 240.- Informe Pericial del Laboratorio Químico de P.F.A. realizada sobre los comprimidos pertenecientes a Weigel, de fs. 1922/1932.
- 241.- Oficio de elevación de pericias odontológicas realizadas por el Cuerpo Médico Forense, agregado a fs. 1993.
- 242.- Informe pericial del disco compacto y copia de trabajo de la División Apoyo Tecnológico Judicial, de fs. 3275.
- 243.- Pericia de la División Apoyo Tecnológico de PFA de fs. 4978/4981 bis, sobre secuencia de imágenes grabadas de un sistema de seguridad.
- 244.- Informe pericial de fs. 5769/82 sobre restos de la pistola Glock y sobre balas y vainas.

- 245.- Pericia Química sobre restos del arma de fuego encontrada en el vehículo Chrysler Neon, de fs. 6027/6029.
- 246.- Pericia química practicada por el Laboratorio Químico de PFA sobre pieza de metal (destornilladores) de fs. 6110/6112.
- 247.- Informe pericial del Laboratorio Químico de PFA sobre material y documentación quemados de fs.6474/6475.
- 248.- Informe de fs. 6951/6976 en relación a las pruebas producidas en simulador del vuelo 3142.
- 249.- Examen de fichas dactiloscópicas practicadas sobre los cadáveres de Weigel y Etcheverry obrantes a fs. 8737 y 8738.
- 250.- Informe preliminar de la Secretaría de Seguridad Aérea, acompañado por APLA según nota de fs. 9128.
- 251.- Informe pericial psicológico acompañado mediante escrito de fs. 9555 de la Lic. Ivana Kitic y ampliación de fs. 18438.
- 252.- Informe pericial psicológico de la Lic. Valentina Cabello Podestá de Rodríguez Amenábar acompañado mediante presentación de fs. 9858 y su ampliación a fs. 10854.
- 253.- Informe pericial psicológico de la Lic. Dora Greif acompañado a fs. 4988.
- 254.- Informe médico de los Dres. José Vayo y Jorge Fellner, médicos forenses de la Justicia Nacional agregado a fs. 4899.
- 255.- Informe pericial del Dr. Federico Morera reservado en la caja n° 64.
- 256.- Ampliación de informe pericial psicológico presentado por las Licenciadas Cejas de Scaglia y Gravenhorst a fs. 10109.
- 257.- Informe final del perito Carlos A. Velasco acompañado a fs. 10328, junto con anexos documentales y ampliación.
- 258.- Informe final del perito Jorge A. Prelooker presentado mediante escrito de fs. 6057/8 y 10335.
- 259.- Actuaciones de Gendarmería Nacional de fs. 12413 en relación a la Peritación n° 20.086 con gráficos, fotografías, planos a escala, etc.
- 260.- Informe pericial del Perito Jorge A. Prelooker, adjuntado en su presentación de fs. 13089.

Poder Judicial de la Nación

- 261.- Informe elaborado por el Comandante Cesar Cernello acompañado a fs. 14643/2 y 14683/4.
- 262.- Informe elaborado por el Comandante Eduardo Laphitz acompañado a fs. 17483/4.
- 263.- Informe elaborado por el Comandante Jorge De Jean presentado a fs. 16411 y 16601/0.
- 264.- Informe psiquiátrico del Dr. Felipe Díaz Usandivaras acompañado a fs. 17360.
- 265.- Informe psiquiátrico elaborado por el Dr. Nestor Goldstein presentado a fs. 18201/6.
- 266.- Pericia sobre el FDR de la aeronave siniestrada cuya nota de presentación obra a fs. 14642, realizada por el perito oficial Roberto Herstein.
- 267.- Informe pericial caligráfico y papiloscópico sobre grafías de Gustavo Weigel agregado a fs. 18102/18134.
- 268.- Cuadernillo de trabajo del perito Jorge Prelooker en 36 fs., presentado mediante acta de fs.18999, confeccionado como conclusión de las reuniones llevadas a cabo con los peritos de parte.
- 269.- Carpeta de tapa transparente en 12 fs., presentada por el perito Carlos Velasco mediante acta de fs. 18999.
- 270.- Actas elaboradas por los peritos de oficio y de parte anexadas a fs. 19036 y ss.
- 271.- Actas de constancia e informe pericial acústico Nro. 22748, de Gendarmería Nacional, División Estudios Especiales, Sección Laboratorio de Fónica, en relación al CVR de la aeronave siniestrada, agregado a fs. 20920/20964.
- 272.- Informe de los peritos químicos del Cuerpo Médico Forense de fs. 21364/21365 sobre inspección ocular de los restos del avión y del hangar.

- 273.- Informe de los peritos de Gendarmería Nacional de fs. 21493/21499 sobre el estado de conservación de la cinta correspondiente al CVR de la aeronave siniestrada.
- 274.- Actuaciones de FAA, Comando de Regiones Aéreas (Dpto. Asesoría Jurídica) de fs. 22664 acompañando copia completa del Informe Final y del Plan de Acción.
- 275.- Informe de fs. 23672/23674 de los peritos de oficio de Gendarmería Nacional sobre el estado de conservación de la cinta correspondiente al CVR y cuestiones a plantearle a la NTSB respecto de las cintas, en dos anexos.
- 276.- Peritación n° 24656 Acústica-Desgrabación de la Dirección de Policía Científica de Gendarmería Nacional de fs. 23676/23678.
- 277.- Informe pericial encomendado a Alejandro López Camelo, presentado mediante escrito obrante a fs. 27530/27531.
- 278.- Informe pericial relacionado con la cinta instalada en el CVR de la caja negra del avión siniestrado, realizada por el Ingeniero Frank Doran en Sarasota, Florida, EEUU, agregada conjuntamente con su traducción, a fs. 27773/27796.
- 279.- Totalidad de las traducciones acompañadas por las traductoras públicas Valeria Kent y María José Fernández Marengo.
- 280.- Informe pericial confeccionado por Robert Helmreich, en relación a la desgrabación del CVR, en idioma inglés, agregado a fs. 27809/27847 y su traducción obrante a fs.28859/28915 .
- 281.- Informe pericial producido por Robert John McInnis (Toronto, Canadá) obrante a fs. 27902/27914 y su traducción de fs. 28930/28948.
- 282.- Peritaje químico de fs. 33258/33259 sobre restos de materiales que estuvieron sometidos al fuego.
- 283.- Material periodístico de fs.8/51, de fs. 1812 (remitido por Telefé), 8104/8125 (aportadas por Gladys Caldelari).
- 284.- Actuaciones que rezan ACertificado de explotador de Servicios Aéreos República Argentina, Comando de Regiones Aéreas@ que se encuentra reservado en Secretaría –Caja n° 2-.

Poder Judicial de la Nación

- 285.- Nota de Editorial Amfin S.A. con copia de fotografías del accidente de fs. 2236.
- 286.- Nota y placas fotográficas diario “El cronista” de fs. 2698.
- 287.- Reportaje a Lucas Molina (en fax), Gerente de L.A.P.A. en Ushuaia en FM Master programa “La Ciudad Despierta” de fs. 3501.
- 288.- Material periodístico de fs. 3587 aportado por el diario La voz del Interior.
- 289.- Material periodístico de fs. 3977 aportado por diario Clarín.
- 290.- Material periodístico de fs. 4586 aportado por diario El Popular de San Luis.
- 291.- Material de Internet aportado por la D.U.I.A. agregado a fs. 4818/4836. Mail de fs. 11747/11750 conteniendo entrevista al Dr. Arce Aggeo.
- 292.- Reportajes a Andrés Deutsch realizados por distintos medios periodísticos agregados a fs. 15327/15426.
- 293.- Publicación “El infierno tan temido” de fs. 21656/21665 aportada por Nora Nouche.
- 294.- Recortes periodísticos aportados por la D.U.I.A. a fs.97, 121 vta./122, 152, 241, 256, 405, 436, 444, 646, 697, 705, 1357, 6768, 6778, 20849.
- 295.- Recortes periodísticos aportados por Prefectura Naval Argentina a fs. 380.
- 296.- Recorte periodístico y escrito presentado por el Dr. Oscar Sáenz a fs. 707/708.
- 297.- Legajo Personal y Técnico del Comandante Gustavo Weigel:
- . carpeta de color marrón identificada como I en fs. 84.
 - . carpeta de color marrón identificada como II que reza AWeigel Info Simulador@ de fs. 85 a 197 y fotocopias certificadas de las planillas faltantes del año 1998.
 - . carpeta de color marrón identificada como III que reza A...Intro a la Línea Cert.Profesionales@ de fs. 198 a 232.
 - . carpeta de color marrón identificada como IV que reza A...Ficha Personal Leg. 1749@ de fs. 233 a 238.
 - . carpeta de color marrón identificada como V que reza A...Info Cmte. Info Pax@ de fs. 239 a 247.

- . carpeta de color marrón identificada como VI que reza A...Programaciones@ vacía.
- . carpeta de color marrón identificada como VI bis que reza A...Cambios domic. Cert. Médico. Recibos@ de fs. 248 a 250.
- . carpeta de color amarilla identificada como VII que reza A...32196@ de fs. 251 a 269.
- . carpeta de color marrón identificada como VIII que reza A...Adel. Haberes... A de fs. 270 a 276.
- . carpeta de color marrón identificada como IX que reza A...Pedido de Pax INMAE@ de fs. 277 a 287.
- . carpeta de color marrón identificada como X que reza A...Uniformes. Sanciones. Vacaciones@ de fs. 289 a 294.
- . carpeta de color celeste que reza A32196...@ correspondiente al legajo del INMAE en fs. 111.
- . carpeta de color amarilla que reza An° 1647 Ejercito Argentino...Legajo Personal....Piloto del Ejército@ en fs. 110.
- . carpeta de color amarilla que reza A...Documentación de los estudios del comandante Gustavo Weigel@ en fs. 5.

298.- Legajo Personal y Técnico del Primer Oficial Luis Adolfo Etcheverry

- . carpeta de color amarilla identificada como I que reza A45.836..." en fs. 60.
- . carpeta de color anaranjada identificada como II que reza AEtcheverry..." de fs. 61 a 103.
- . carpeta de color amarilla identificada como III que reza AEtcheverry..." de fs. 104 a 110.
- . cuadernillo con tapas transparentes y azul identificado como IV que reza ALAPA...Programa Teórico/ Práctico. Línea Boeing 737-200. Mayo/97" de fs. 111 a 185.
- . Actuaciones identificadas como A...Documentación Aportada por las Escuelas Aeronáuticas donde estuvo Etcheverry@ en fs. 103.
- . carpeta de color gris identificada como A...(E.E.M.N° Juana Azurduy José C. Paz Bs.As.)...Legajo n° 02288" conteniendo actuaciones en fs. 9.
- . carpeta de color celeste identificada como A45836 Etcheverry...@ en fs. 73 correspondientes al legajo del INMAE.

299.- Legajos personales de directivos:

- . Sobre papel madera identificado como A...Legajo Personal de Nora Arzeno@ conteniendo una carpeta bordó con actuaciones en fs. 16.
- . sobre papel madera identificado como A...Legajo Personal de Valerio Diehl@ conteniendo una carpeta bordó con actuaciones en fs. 11.

300.- Legajos de los pilotos de la empresa LAPA:

- 1) ABREGÚ, RAÚL: Carpeta Celeste fs. 1/50; Carpeta Azul fs. 1/56.

Poder Judicial de la Nación

- 2) ADAGLIO, EDUARDO SANTOS: Carpeta Azul fs. 1/47; Carpeta ACambio Domicilio@ fs. 1/ 2; Carpeta AFicha Personal@ fs. 1/15; Carpeta APedido Pax@ fs. 1/38; Carpeta AInfo Simulador@ fs. 1/229.
- 3) ADARO, ANGEL RAMÓN: Carpeta Amarilla fs. 1/107.
- 4) ALAMA, GUSTAVO: Carpeta Amarilla fs. 1/86.
- 5) ALBINO, MARCELO: Carpeta Celeste fs. 1/57.
- 6) ALLOIS, RICARDO GUILLERMO: Carpeta Amarilla fs. 1/43.
- 7) AMIGO, DANIEL DANTE: Carpeta AFicha Personal@ fs. 1/17; Carpeta AIntro a la Línea@ fs. 1/43; Carpeta APedido Pax@ fs. 1/18; Carpeta AInfo Simulador@ fs. 1/208.
- 8) ARAS, FERNÁN ENRIQUE: Carpeta Marrón fs. 1/44; Carpeta AFicha Personal@ fs. 1/11; Carpeta APedido Pax@ fs. 1/26; Carpeta AIntro a la Línea@ fs. 1/11; Carpeta AInfo Simulador@ fs. 1/191.
- 9) ARES, MARCELO EDUARDO: Carpeta Amarilla fs. 1/92.
- 10) ARGIMÓN FELDMAN, RODOLFO: Carpeta Bordó fs. 1/39; Carpeta AInfo Simulador@ fs. 1/163; Carpeta AIntro a la Línea@ fs. 1/13; Carpeta APedido pax@ fs. 1/16; Carpeta AFicha Personal@ fs. 1/9.
- 11) AVALOS, MARIO ALEJANDRO: Carpeta Celeste fs. 1/181.
- 12) AYDAR PAZ, JULIO CESAR DEL VALLE: Carpeta Celeste fs. 1/127; Carpeta Marrón fs. 1/64.
- 13) BACHOR, DIEGO NELSON: Carpeta Amarilla fs. 1/90.
- 14) BADINO, GUSTAVO MARIO: Carpeta Celeste fs. 1/65.
- 15) BADESSICH, HUGO ALBERTO: Carpeta AInfo en Gral.@ vacía; Carpeta AIntro a la Línea@ fs. 1/27; Carpeta AFicha Personal@ fs. 1/6; Carpeta APedido pax@ fs. 1/26; Carpeta AInfo Simulador@ fs. 1/115; Carpeta Marrón fs. 1/34.
- 16) BAEZ, RICARDO ALEJANDRO: Carpeta Amarilla fs. 1/72.
- 17) BAIGORRÍ, ALBERTO ABRAHAM: Carpeta Amarilla fs. 1/11; Carpeta ALeg. 6041" fs. 1/117; Carpeta Bordó fs. 1/41.
- 18) BARBOSA, RICARDO DANIEL: Carpeta Amarilla fs. 1/33.
- 19) BAROZZA, FERNANDO NORBERTO: Carpeta Amarilla fs. 1/64.
- 20) BATLLORI, MARCELO FELIX: Carpeta AIntro a la Línea@ fs. 1/15; Carpeta AInfo Simulador@ fs. 1/169; Carpeta AFicha Personal@ fs. 1/8; Carpeta APedido Pax@ fs. 1/19; Carpeta Marrón fs. 1/40.
- 21) BEZENZETTE, EDUARDO ROBERTO: Carpeta Amariila fs. 1/60; Carpeta Bordó fs. 1/67; Carpeta ALeg. 7008" fs. 1/117.

22) BIRO, JORGE: Carpeta Bordó fs. 1/34; Carpeta AInfo Simulador@ fs. 1/99; Carpeta AFicha Personal@ fs. 1/15; Carpeta APedido de Pax@ fs. 1/15; Carpeta ACambio de domicilio@ fs. 1; Carpeta AIntro a la Línea@ fs. 1/17; Carpeta AInfo Comandante@ fs. 1/10.

23) BORSANI, GABRIEL MARÍA: Carpeta Azul fs. 1/48; Carpeta AUniformes@ fs. 1/5; Carpeta AInfo Simulador I@ fs. 1/112; Carpeta AInfo Simulador II@ fs. 1/170; Carpeta AProgramaciones@ vacía; Carpeta AIntro a la Línea@ fs. 1/20; Carpeta APedido Pax@ fs. 1/11; Carpeta AAdel. Haberes@ vacía; Carpeta ACambios domic.@ fs. 1/ 2; Carpeta AFicha Personal@ fs. 1/13; Carpeta Bordó fs. 1/23.

24) BOYER, MIGUEL ALEJANDRO: Carpeta APedido pax@ fs. 1/21; Carpeta AIntro a la Línea@ fs. 1/22; Carpeta AFicha Personal@ fs. 1/23; Carpeta AInfo Simulador@ fs. 1/310; Carpeta Azul fs. 1/61.

25) BREDESTON, ALFREDO RAÚL: Carpeta Amarilla fs. 1/16; Carpeta Verde fs. 1/36; Carpeta AAdel. haberes@ vacía; Carpeta AUniformes@ fs. 1/ 2; Carpeta AProgramaciones@ vacía; Carpeta APedido Pax@ fs. 1/10; Carpeta ACambio domic.@ fs. 1; Carpeta AInfo Simulador@ fs. 1/102; Carpeta AIntro a la Línea@ fs. 1/8; Carpeta AFicha Personal@ fs. 1/10; Carpeta Ainfo Cmte.@ fs. 1/3.

26) BRIOZZO, ENRIQUE OSVALDO: Carpeta Azul fs. 1/48; Carpeta Amarilla fs. 1/88.

27) BRUGGIA, MARCELO: Carpeta AIntro a la Línea@ fs. 1/33; Carpeta AInfo Simulador@ fs. 1/135; Carpeta APedido Pax@ fs. 1/50; Carpeta AFicha Personal@ fs. 1/22; Carpeta ACambios domic.@ fs. 1; Carpeta Azul fs. 1/54.

28) BRUN, GUILLERMO HORACIO: Carpeta Azul fs. 1/41; Carpeta Amarilla fs. 1/64.

29) BULLA, MARTÍN GABRIEL: Carpeta Azul fs. 1/28; Carpeta AFicha Personal@ fs. 1/20; Carpeta APedido Pax@ fs. 1/14; Carpeta AIntro a la Línea@ fs. 1/12; Carpeta AInfo Simulador@ fs. 1/146.

30) BULLO, DANIEL EMILIO: Carpeta Amarilla fs. 1/81; Carpeta Azul fs. 1/55; Carpeta Verde fs. 1/64.

31) BURUTARÁN, OSCAR: Carpeta APedido Pax@ fs. 1/14; Carpeta AAdel. Haberes@ fs. 1/64; Carpeta AInfo Cmte.@ fs. 1/59; Carpeta AProgramaciones@ vacía; Carpeta AFicha Personal@ fs. 1/13; Carpeta Auniformes@ fs. 1/9; Carpeta AIntro a la Línea@ fs. 1/6; Carpeta Acambios domic.@ fs. 1; Carpeta Ainfo Simulador@ fs. 1/93; Carpeta Marrón fs. 1/35; Carpeta Marrón vacía.

32) BURELLO, ALEJANDRO ADRIÁN: Carpeta Azul fs. 1/53; Carpeta Verde fs. 1/76.

33) CAMBIAGNO, JORGE LUIS: Carpeta Amarilla fs. 1/88.

Poder Judicial de la Nación

- 34) CANEVARO, CARLOS TOMÁS: Carpeta Amarilla fs. 1/136.
- 35) CAO, JOSÉ MARÍA: Carpeta Amarilla fs. 1/83.
- 36) CAPRARO GALATI, ROBERTO ERIC: Carpeta Amarilla fs. 1/24.
- 37) CARNERO, JOSÉ EDGARD: Carpeta AInfo Cmte.@ fs. 1/33; Carpeta AIntro a la Línea@ fs. 1/22; Carpeta AUniformes@ fs. 1; Carpeta AFicha Personal@ fs. 1/31; Carpeta AProgramaciones@ vacía; Carpeta ACambios Dom.@ fs. 1 /2; Carpeta AAdel. Haberes@ vacía; Carpeta APedido Pax@ fs. 1/12; Carpeta AInfo Simulador@ fs. 1/107; Carpeta Bordó fs. 1/28.
- 38) CARRIÓN, FRANCISCO MARCOS: Carpeta AInfo Simulador@ fs. 1/59; Carpeta AUniformes@ fs.1 /2; Carpeta ACambios Domic.@ fs. 1; Carpeta AIntro a la Línea@ fs. 1/13; Carpeta AFicha Personal@ fs. 1/35; Carpeta APedido pax@ fs. 1/13; Carpeta AAdel. Haberes@ vacía; Carpeta AProgramaciones@ vacía; carpeta Bordó fs. 1/52; Carpeta Amarilla fs. 1/25.
- 39) CARRIZO, ANGEL CESAR: Carpeta APedido Pax@ fs. 1/10; Carpeta AInfo Cmte.@ fs. 1/53; Carpeta AUniformes@ fs. 1; Carpeta AFicha Personal@ fs. 1/41; Carpeta AIntro a la Línea@ fs. 1/9; Carpeta AAdel. Haberes@ vacía; Carpeta AProgramaciones@ vacía; Carpeta ACambios domic.@ fs. 1/16; Carpeta AInfo Simulador@ fs. 1/91; Carpeta Bordó fs. 1/62.
- 40) CARRIZO, JOSÉ ANTONIO: Carpeta Amarilla fs. 1/100.
- 41) CASADO, EDUARDO ENRIQUE: Carpeta Amarilla fs. 1/91.
- 42) CASASOLA, ROBERTO JOSÉ: Carpeta Amarilla fs. 1/90.
- 43) CASTAÑOS, NESTOR RUBÉN: Carpeta Celeste fs. 1/76.
- 44) CASTILLO, ALFREDO NICOLÁS: Carpeta Naranja fs. 1/69; Carpeta Amarilla fs. 1/89.
- 45) CASTRO, CLAUDIO EDUARDO: Carpeta Amarilla fs. 1/70.
- 46) CERSOSIMO, DIEGO ANDRÉS: Carpeta Amarilla fs. fs. 1/62.
- 47) CIARLO, GUSTAVO FERNANDO: Carpeta AAdel. Haberes@ fs. 1/ 2; Carpeta APedido Pax@ fs. 1/14; Carpeta AFicha Personal@ fs. 1/58; Carpeta AUniformes@ fs. 1/4; Carpeta AProgramaciones@ vacía; Carpeta ACambios domic.@ fs. 1; Carpeta AIntro a la Línea@ fs. 1/30; Carpeta AInfo Simulador@ fs. 1/107; Carpeta Bordó fs. 1/31, Carpeta Marrón fs. 1/37.
- 48) CIECHOMSKY, ALBERTO JUAN: Carpeta Bordó fs. 1/53; carpeta Amarilla fs. 1/328.
- 49) COLODRO, EDUARDO FERNANDO: Carpeta Celeste fs. 1/137; Carpeta Azul fs. 1/69.

- 50) CHARA, JOSÉ LUIS: Carpeta Azul fs. 1/31; Carpeta Bordó fs. 1/215.
- 51) CHIONETTI, FABIÁN MARIO: Carpeta AInfo Simulador@ fs. 1/209; Carpeta Acambios domic.@ fs. 1/5; Carpeta AProgramaciones@ fs. 1/3; Carpeta AFicha Personal@ fs. 1/23; Carpeta Auniformes@ fs. 1/35; Carpeta AIntro a la Línea@ fs. 1/17; Carpeta Ainfo Cmte.@ fs. 1/47; Carpeta AAdel. Haberes@ fs. 1/14; Carpeta APedido Pax@ fs. 1/32; Carpeta Naranja fs. 1/90.
- 52) DE EZCURRA, MARCOS: Carpeta Azul fs. 1/59; Carpeta Celeste fs. 1/62.
- 53) DE LA SERNA, ERNESTO PABLO: Carpeta Bordo fs. 1/37; Carpeta AFicha Personal@fs. 1/15; Carpeta AIntro a la Línea@ fs. 1/22; Carpeta APedido Pax@ fs. 1/10; Carpeta Info Simulador@ fs. 1/182.
- 54) DE NEGRI, MIGUEL ANGEL RICARDO: Carpeta Azul fs. 1/53; Carpeta Amarilla fs. 1/62.
- 55) DE NUCCI, FABIÁN SERGIO: Carpeta Bordó fs. 1/52, Carpeta Amarilla fs. 1/269.
- 56) DE VICTOR, GUSTAVO DANIEL: Carpeta Bordó fs. 1/26; Carpeta AFicha Personal@ fs. 1/10; Carpeta APedido pax@ fs. 1/25; Carpeta AInfo Simulador@ fs. 1/91; Carpeta AInfo en gral.@ fs. 1/ 2.
- 57) DI STEFANO, SERGIO ARNALDO: Carpeta Marrón fs. 1/40; Carpeta Amarilla fs. 1/203.
- 58) DIAZ JURADO, ENRIQUE: Carpeta Bordó fs. 1/69; Carpeta Amarilla fs. 1/149.
- 59) DIGILIO, OSCAR JUAN ALBERTO: Carpeta Verde fs. 1/55; Carpeta Amarilla fs. 1/86.
- 60) DUMRAUF, RENÉ GUILLERMO: Carpeta Amarilla fs. 1/79.
- 61) ECHEVERRÍA, OMAR EUGENIO: carpeta Amarilla fs. 1/4.
- 62) ESCRIÑA, EDUARDO ROBERTO: Carpeta Bordó fs. 1/60; Carpeta AInfo Simulador@ fs. 1/204; Carpeta AFicha Personal@ fs. 1/16; Carpeta APedido pax@ fs. 1/24; Carpeta AIntro ala Línea A fs. 1/17.
- 63) FAINMBERG LÓPEZ, PATRICIO EDUARDO: Carpeta AIntro a la Línea@ fs. 1/34; Carpeta AFicha Personal@ fs. 1/21; Carpeta APedido pax@ fs. 1/17; Carpeta AInfo Simulador@ fs. 1/288.
- 64) FALAVIGNA, RICARDO PABLO: Carpeta Bordó fs. 1/43; Carpeta Verde fs. 1/79.
- 65) FAYOLLE, EDUARDO: Carpeta Bordó fs. 1/45; Carpeta AFicha Personal@ fs. 1/17; Carpeta ACambios domic.@ fs. 1/6; Carpeta AInfo en Gral.@ fs. 1/3, Carpeta AIntro a la Línea@ fs. 1/18; Carpeta APedido Pax@ fs. 1/15; Carpeta AInfo Simulador@ fs. 1/199.

Poder Judicial de la Nación

66) FEIJOO, HERNÁN VICTOR: Carpeta Azul fs. 1/124; Carpeta AIntro a la Línea@ fs. 1/25; Carpeta APedido pax@ fs. 1/41; Carpeta AAdel. Haberes@ fs. 1/13; Carpeta AInfo Simulador I@ fs. 1/98; Carpeta Ainfo Simulador II@ fs. 1/151; Carpeta AFicha Personal@ fs. 1/9; Carpeta ACambios domic.@ fs. 1/6; Carpeta Ainfo Cmte.@ fs. 1/9.

67) FERNÁNDEZ, CARLOS RUBÉN: Carpeta Amarilla fs. 1/134.

68) FERNÁNDEZ, MARCELO JAVIER: Carpeta Bordó fs. 1/50.

69) FERRANTE, ROBERTO ANDRÉS: Carpeta Bordó fs. 1/67; Carpeta Amarilla fs. 1/77.

70) GALLINO, MARCELO ALBERTO: Carpeta Bordó fs. 1/29; Carpeta AInfo Simulador@ fs. 1/126; Carpeta AFicha Personal@ fs. 1/4; Carpeta APedido Pax@ fs. 1/18; Carpeta ACambios domic.@ fs. 1; Carpeta AIntro a la Línea@ fs. 1/25; Carpeta Auniformes@ fs. 1; Carpeta AAdel. Haberes@ vacía; Carpeta AProgramaciones@ vacía; Carpeta AInfo Cmte.@ fs. 1/36.

71) GARCÍA, ERNESTO AGUSTÍN: Carpeta Bordó fs. 1/40; Carpeta AInfo Simulador@ fs. 1/117; Carpeta ACambios dom.@ fs. 1/5; Carpeta AIntro a la Línea@ fs. 1/9; Carpeta AInfo Cmte.@ fs. 1/3; Carpeta APedido .0.0ax@ fs. 1/11"; Carpeta AFicha Personal@ fs.1/ 2.

72) GARCÍA, JOSÉ HÉCTOR: Carpeta AInfo Cmte.@ fs. 1/17; Carpeta APedido Pax@ fs. 1/55; Carpeta Aficha Personal@ fs.1/30; Carpeta Aintro a la Línea@ fs.. 1/25; Carpeta AInfo Simulador I@ fs. 1/48; Carpeta AInfo Simulador II@ fs. 1/130; Carpeta Azul fs. 1/123.

73) GARCÍA DE LAS LONGAS, HERNÁN: Carpeta Amarilla fs. 1/14.

74) GARCÍA CASTRO, OSCAR MARCELO: Carpeta Amarilla fs. 1/5.

75) GASPARI, EDUARDO: Carpeta APedido pax@ fs. 1/10; Carpeta AFicha Personal@ fs. 1/10, Carpeta ACambios domic.@ fs. 1/ 2; Carpeta AIntro a la Línea@ fs. 1/15; Carpeta AInfo Simulador@ fs. 1/77.

76) GAUNA, EDUARDO RAÚL: Carpeta Amarilla fs. 1/92.

77) GAZZERA, MARCELO ROBERTO: Carpeta AInfo Simulador@ fs. 1/220; Carpeta AIntro a la Línea@ fs. 1/26; Carpeta ACambios domic.@ fs. 1/ 2; Carpeta AFicha Personal@ fs. 1/6; Carpeta APedido pax@ fs. 1/31; Carpeta Azul fs. 1/40.

78) GAZZOLO, JOSÉ MARÍA: Carpeta Amarilla fs. 1/53.

79) GIMÉNEZ, JUAN ANTONIO: Carpeta AInfo Cmte.@ fs. 1/8; Carpeta Auniformes@ fs. 1/8; Carpeta APedido Pax@ fs. 1/3; Carpeta AIntro a la Línea@ fs. 1/18;

Carpeta AInfo Simulador@ fs. 1/75; Carpeta AFicha Personal@ fs. 1/28; Carpeta Bordó fs. 1/52; Carpeta Bordó fs. 1/49.

80) GOLOTYLEC, FERNANDO CARLOS: Carpeta Bordó fs. 1/35; carpeta Amarilla fs. 1/269.

81) GÓMEZ, RUBÉN DARÍO: Carpeta Bordó fs. 1/41; Carpeta ALeg. 6036" fs. 1/113.

82) GONZÁLEZ, DANIEL EDUARDO: Carpeta Bordó fs. 1/43; Carpeta Marrón fs. 1/22; Carpeta AAdel. Haberes@ vacía; Carpeta AUniformes@ vacía; Carpeta ACambios domic.@ fs. 1/3; Carpeta AInfo Simulador@ fs. 1/91; Carpeta AProgramaciones@ vacía; Carpeta AFicha Personal@ fs. 1/28; Carpeta APedido pax@ fs. 1/10; Carpeta AIntro a la Línea@ fs. 1/8.

83) GONZÁLEZ RAMOS, GERARDO: Carpeta Bordó fs. 1/28; Carpeta AFicha Personal@ fs. 1/13; Carpeta APedido pax@ fs. 1/12; Carpeta AIntro a la Línea@ fs. 1/23; Carpeta AInfo Cmte.@ fs. 1/13; Carpeta AInfo Simulador@ fs. 1/176.

84) GUERRINI, LUIS ALBERTO: Carpeta Amarilla fs. 1/110.

85) GUIÑAZÚ, FERNANDO MANUEL: Carpeta Amarilla fs. 1/174.

86) HENRY, GUILLERMO EDUARDO: Carpeta Bordó fs. 1/45; Carpeta APedido Pax@ fs. 1/12; Carpeta Aintro a la Línea@ fs. 1/15; Carpeta AInfo Cmte.@ fs. 1/12; Carpeta AFicha Personal@ fs. 1/17; Carpeta AInfo Simulador@ fs. 1/116.

87) HERRERA, RICARDO JOSÉ: Carpeta Azul fs. 1/69; Carpeta Amarilla fs. 1/77.

88) IBARRA, RICARDO: Carpeta Celeste fs. 1/46.

89) IGLESIAS, ALEJANDRO: Carpeta Amarilla fs. 1/38.

90) KROLL, FEDERICO GUILLERMO: Carpeta AInfo Simulador@ fs. 1/131; Carpeta APedido Pax@ fs. 1/8; Carpeta AFicha Personal@ fs. 1/31; Carpeta AIntro a la Línea@ fs. 1/22.

91) LARRACHE, SERGIO CARLOS: Carpeta Celeste fs. 1/57.

92) LESTER, OSCAR EDUARDO: Carpeta Amarilla fs. 1/37.

93) LETESTU, PHILIPPE THIERY: Carpeta Bordó fs. 1/54.

94) LIPKA, CONRADO GUILLERMO: Carpeta Bordó fs. 1/110; Carpeta AInfo Cmte.@ fs. 1/8; Carpeta AIntro a la Línea@ fs. 1/14; Carpeta APedido Pax@ fs. 1/18; Carpeta AFicha Personal@ fs. 1/9; Carpeta AInfo Simulador@ fs. 1/109.

95) LÓPEZ BORGHELLO, ADOLFO ANDRÉS: Carpeta Amarilla fs. 1/120.

96) LUCCA, JORGE ANDRÉS: Carpeta Bordó fs. 1/33; Carpeta Amarilla fs. 1/258.

97) LUCERO, JORGE GABRIEL: Carpeta APedido pax@ fs. 1/14; Carpeta AFicha Personal@ fs. 1/4; Carpeta AIntro a la Línea@ fs. 1/17; Carpeta AInfo Simulador@ fs. 1/256.

Poder Judicial de la Nación

98) MAC INTYRE, ALBERTO JORGE: Carpeta Bordó fs. 1/20; Carpeta AInfo Simulador@ fs. 1/154; Carpeta AIntro a la Línea@ fs. 1/11; Carpeta AFicha Personal@ fs. 1/9; Carpeta ACambios domic.@ fs. 1/ 2; Carpeta APedido pax@ fs. 1/14.

99) MACHADO, HERNÁN: Carpeta Amarilla fs. 1/238;

100) MADARIGA, GUILLERMO RAMÓN: Carpeta Amarilla fs. 1/109; Carpeta Azul fs. 1/61.

101) MANEN, DANIEL ENRIQUE: Carpeta Celeste, fs. 1/42

102) MARCHETTI, ANGEL MANUEL: Carpeta Bordó, fs. 1/48; Carpeta AInfo Simulador@ fs. 1/165; Carpeta AFicha Personal@, fs. 1/8; Carpeta APedido Pax@, fs. 1/13; Carpeta AIntro a la línea@, fs. 1/16.

103) MARTÍNEZ, CARLOS ALBERTO: Carpeta Bordó, fs. 1/122; Carpeta AFicha Personal@, fs. 1/13; Carpeta APedido Pax@, fs. 1/36; Carpeta AAdel. Haberes@, fs. 1/14; Carpeta ACambios domic.@, fs. 1/3; Carpeta AIntro a la línea@, fs. 1/16; Carpeta AInfo Simulador I@, fs. 1/88; Carpeta AInfo Simulador II@, fs. 1/128.

104) MÉNDEZ, DANIEL OSCAR: Carpeta Amarilla, fs. 1/53; Carpeta Verde, fs. 1/70; Carpeta Azul fs. 1/44;

105) MÉNDEZ, GUILLERMO EDGARDO: Carpeta Amarilla, fs. 1/101

106) MEYER MARTÍNEZ, DIEGO EDUARDO: Carpeta Amarilla, fs. 1/99

107) MIGNONA, ENZO MARCELO: Carpeta Bordó, fs. 1/38; Carpeta AFicha Personal@, fs. 1/5; Carpeta APedido Pax@, fs. 1/14; Carpeta AProgramaciones@, vacía; Carpeta AInfo Simulador@, fs. 1/67; Carpeta AIntro a la línea@, fs. 1/89.

108) MIRANDA, ALBERTO JOSÉ: Carpeta Amarilla, fs. 1/35; Carpeta Azul, fs. 1/55;

109) MIRANDA, GUILLERMO: Carpeta bordó, fs. 1/18; Carpeta AUniformes@, fs. 1/21; Carpeta APedido Pax@, fs. 1/7; Carpeta AProgramaciones@, vacía; Carpeta AFicha Personal@, fs. 1/11; Carpeta AInfo Simulador@, fs. 1/83; Carpeta ACambios domic.@, fs. 1/ 2; Carpeta AAdel. haberes@, fs. 1/ 2; Carpeta AIntro a la línea@, fs. 1/19; Carpeta bordó fs. 1/42;

110) MISA, DANIEL JUAN: Carpeta AInfo Simulador@, fs. 1/142; Carpeta AIntro a la línea@, fs. 1/20; Carpeta APedido Pax@, fs. 1/14; Carpeta AFicha Personal@, fs. 1/11.

111) MOLTENI, CARLOS ALBERTO: Carpeta Amarilla, fs. 1/201; Carpeta Bordó, fs. 1/74

112) MONTANARI, MARCOS: Carpeta Amarilla, fs. 1/20;

113) MORONI, MARCELO CARLOS: Carpeta Amarilla, fs. 1/13; Carpeta ALeg. 6045", fs. 1/108

114) MONTELEONE, ERNESTO LEONARDO LUJÁN: Carpeta Bordó, fs. 1/44; Carpeta APedido Pax@, fs. 1/7; Carpeta AFicha Personal@, fs. 1/14; Carpeta AIntro a la línea@, fs. 1/26; Carpeta AInfo Simulador@, fs. 1/167.

115) MUÑOZ, DANIEL GUSTAVO: Carpeta Amarilla 1/69.

116) NEGRI, HÉCTOR: Carpeta Amarilla fs. 1/40; Carpeta Azul fs. 1/68.

117) NEMIROWSKY, GUSTAVO ARTURO: Carpeta Bordó fs. 1/52; Carpeta Celeste fs. 1/44.

118) NIEVAS, MIGUEL ANGEL: Carpeta Celeste fs. 1/141.

119) NISHIMOTO, ALEJANDRO: Carpeta Amarilla fs. 1/33.

a120) NOVO, RAÚL: Carpeta Bordó fs. 1/29; Carpeta Ainfo Simulador@ fs. 1/75; Carpeta AFicha Personal@ fs. 1/23; Carpeta Aintro a la Línea@ fs. 1/52; Carpeta AInfo Cmte.@ fs. 1/13; Carpeta AAdel Haberes@ fs. 1/ 2; Carpeta APedido Pax@ fs. 1/25; Carpeta Amarilla fs. 1/37.

121) NOYA, HÉCTOR JORGE: Carpeta Bordó fs. 1/38; Carpeta AIntro a la Línea@ fs. 1/16; Carpeta APedido pax@ fs. 1/10; Carpeta AFicha Personal@ fs. 1/20; Carpeta Ainfo Simulador@ fs. 1/144.

122) NUÑEZ, GUSTAVO: Carpeta Celeste fs. 1/124.

123) NUÑEZ, HORACIO DANIEL: Carpeta Amarilla fs. 1/47.

124) OLCESE, FERNANDO ALBERTO: Carpeta Bordó fs. 1/42; Carpeta APedido Pax@ fs. 1/12; Carpeta AFicha Personal@ fs. 1/24; Carpeta AInfo Simulador@ fs. 1/143.

125) OLIVEIRA, JORGE EDUARDO: Carpeta Bordó fs. 1/41; Carpeta AFicha Personal@ fs. 1/74; Carpeta APedido Pax@ fs. 1/24; Carpeta AInfo Simulador@ fs. 1/112; Carpeta AIntro a la Línea@ fs. 1/17.

126) ORSI, VICTOR FABIÁN: Carpeta Amarilla fs. 1/90.

127) OSSA, JUAN CARLOS: Carpeta Bordó fs. 1/37; Carpeta AInfo Cmte.@ fs. 1/4; Carpeta AFicha Personal@ fs. 1/3; Carpeta APedido pax@ fs. 1/7; Carpeta AProgramaciones@ vacía; Carpeta Auniformes@ fs. 1/11; Carpeta ACambios domic.@ fs. 1; Carpeta AAdel. Haberes@ fs. 1/31; Carpeta AIntro a la Línea@ fs. 1/11; Carpeta AInfo Simulador@ fs. 1/231; Carpeta Bordó fs. 1/32.

128) OTAMENDI, GUILLERMO ROBERTO: Carpeta Marrón fs. 1/28; Carpeta AInfo Simulador@ fs. 1/127; Carpeta APedido pax@ fs. 1/10; Carpeta Aintro a la Línea@ fs. 1/11; Carpeta AFicha Personal@ fs. 1/8.

129) PAGLIARINI, GUSTAVO LUIS: Carpeta Celeste fs. 1/53; Carpeta Azul fs. 1/62.

130) PALACIO, HÉCTOR RUBÉN: Carpeta Marrón fs. 1/38; Carpeta APedido pax@ fs. 1/13; Carpeta AFicha Personal@ fs. 1/14; Carpeta AInfo Simulador@ fs. 1/135.

Poder Judicial de la Nación

- 131) PANDOLFO, CARLOS JAVIER: Carpeta Amarilla fs. 1/77.
- 132) PAREDES, NESTOR IVAN: Carpeta Amarilla fs. 1/79.
- 133) PARISEY, ALEJANDRO: Carpeta Celeste fs. 1/36.
- 134) PARRADÓ, NORBERTO DANIEL: Carpeta Celeste fs. 1/42.
- 135) PASCUAL, JORGE: Carpeta Amarilla fs. 1/81.
- 136) PATETTA, JOSÉ MARÍA: Carpeta Verde fs. 1/74, Carpeta Bordó fs. 1/18.
- 137) PEDOTTI, RODOLFO ALEJANDRO: Carpeta Amarilla fs. 1/92.
- 138) PERASSO, JOSÉ PABLO: Carpeta Bordó fs. 1/51; Carpeta Amarilla fs. 1/149.
- 139) PÉREZ, FABIÁN RAMÓN: Carpeta Bordó fs. 1/34; Carpeta AFicha Personal@ fs. 1/16; Carpeta APedido Pax@ fs. 1/19; Carpeta AInfo Simulador@ fs. 1/143.
- 140) PÉREZ, GUILLERMO CAMILO: Carpeta Bordó fs. 1/104.
- 141) PERRONE, SERGIO: Carpeta Amarilla fs. 1/72.
- 142) PETTIGREW, FEDERICO ERNESTO: Carpeta Amarilla fs. 1/89; Carpeta Azul fs. 1/73.
- 143) POMILLO, NORBERTO OSCAR: Carpeta Amarilla fs. 1/88.
- 144) QUINTANA, CARLOS ANTONIO: Carpeta Bordó fs. 1/37; Carpeta Ainfo Simulador@ fs. 1/291; Carpeta Acambios domic.@ fs. 1; Carpeta AIntro a la Línea@ fs. 1/28; Carpeta AFicha Personal@ fs. 1/8; Carpeta AInfo Gral.@ fs. 1/6; Carpeta APedido pax@ fs. 1/17.
- 145) RAIMONDI, EDGARDO MARÍA: Carpeta Amarilla fs. 1/54; Carpeta Azul fs. 1/65.
- 146) RAPOSO, GERARDO ANGEL: Carpeta Amarilla fs. 1/9.
- 147) REGGIO, PAULO: Carpeta Bordó fs. 1/70; Carpeta Azul fs. 1/33.
- 148) REGNER, ALEJANDRO: Carpeta Celeste fs. 1/55; Carpeta Azul fs. 1/73.
- 149) REY PARDO, GABRIEL ALEJANDRO: Carpeta Azul fs. 1/42; Carpeta Amarilla fs. 1/29.
- 150) RINZELLI, CARLOS FRANCISCO: Carpeta Amarilla fs. 1/93; Carpeta Azul fs. 1/68.
- 151) RIUS, CLEMENTE ADOLFO: Carpeta Bordó fs. 1/59; Carpeta Bordó fs. 1/126.
- 152) RIZNIK, JUAN JOSÉ: Carpeta Amarilla fs. 1/99.
- 153) RODRÍGUEZ, JORGE LUIS: Carpeta Amarilla fs. 1/112.
- 154) ROJAS AYALA, RODOLFO EDUARDO: Carpeta Amarilla fs. 1/4.

155) ROMERO, MIGUEL EDUARDO: Carpeta Amarilla fs. 1/124; Carpeta Bordó fs. 1/36.

156) ROZZI, GABRIEL: Carpeta Celeste fs. 1/63; Carpeta Amarilla fs. 1/93.

157) RUBINO, GUILLERMO CARLOS: Carpeta Bordó fs. 1/95; Carpeta AInfo Simulador@ fs. 1/136; Carpeta Acambios domic.@ fs. 1/4; Carpeta AIntro a la línea@ fs. 1/11; Carpeta AFicha Personal@ fs. 1/7; Carpeta APedido Pax@ fs. 1/18.

158) RUIZ DE GALARRETA, GUSTAVO: Carpeta Bordó fs. 1/45; Carpeta ALeg. 6038" fs. 1/139.

159) RUSCICA, LUIS ALBERTO: Carpeta Bordó fs. 1/60; Carpeta Verde fs. 1/34.

160) SAGEL, MARCELO JAVIER: Carpeta Amarilla fs. 1/81.

161) SAGULO, JUAN CARLOS: Carpeta Amarilla fs. 1/12.

162) SÁNCHEZ, VICENTE RUBÉN: Carpeta Bordó fs. 1/43; Carpeta Bordó fs. 1/26; Carpeta Auniformes@ fs. 1 /2; Carpeta AFicha Personal@ fs. 1/22; Carpeta AProgramaciones@ vacía; Carpeta AAdel. Haberes@ vacía; Carpeta AIntro a la Línea@ fs. 1/9; Carpeta Acambios domic.@ vacía; Carpeta APedido Pax@ fs. 1/9; Carpeta AInfo en gral.@ vacía; Carpeta AInfo Simulador@ fs. 1/106.

163) SANTIAGO, DIEGO HUMBERTO: Carpeta Celeste fs. 1/154; Carpeta Azul fs. 1/84.

164) SCHMID, JUAN HÉCTOR BLAS: Carpeta Bordó fs. 1/239.

165) SCHIRMER, RAÚL GUILLERMO: Carpeta Amarilla fs. 1/103.

166) SCHUSTER, FLAVIO: Carpeta Verde fs. 1/111.

167) SCHWINDT, MATÍAS MARTÍN: Carpeta Celeste fs. 1/171; Carpeta Azul fs. 1/49.

168) SEGUÍ, MARIO DANIEL: Carpeta Amarilla fs. 1/102.

169) SEISDEDOS, ESTEBAN: Carpeta Verde fs. 1/85; Carpeta Bordó fs. 1/44.

170) SERINO, FEDERICO JAVIER: Carpeta Amarilla fs. 1/104.

171) SOLABERRIETA, PABLO JOAQUÍN: Carpeta Amarilla fs. 1/73.

172) SPINELLI, GUSTAVO JUAN: Carpeta Bordó fs. 1/42; Carpeta AFicha Personal@ fs. 1/33; Carpeta APedido Pax@ fs. 1/9; Carpeta AInfo Simulador@ fs. 1/154.

173) TABOADA, NAPOLEÓN HORACIO: Carpeta Bordó fs. 1/67; Carpeta Amarilla fs. 1/80.

174) TARRUELLA, MARÍA ANDREA: Carpeta Amarilla fs. 1/15; Carpeta Azul fs. 1/73.

175) TERZANO, EDUARDO ENRIQUE: Carpeta Amarilla fs. 1/48; Carpeta Azul fs. 1/40.

176) TORIBIO, GUSTAVO JAVIER: Carpeta Amarilla fs. 1/65.

177) TORRE, JORGE FRANCISCO: Carpeta Bordó fs. 1/61; Carpeta AFicha Personal@ fs. 1/22; Carpeta APedido pax@ fs. 1/7; Carpeta AInfo Simulador@ fs. 1/133.

Poder Judicial de la Nación

- 178) TORTAROLO, CLAUDIO CÉSAR: Carpeta Amarilla fs. 1/216.
- 179) TURDERA, CARLOS ALBERTO EDUARDO: Carpeta Amarilla fs. 1/47.
- 180) VALDÉS, JORGE LUIS: Carpeta Amarilla fs. 1/98.
- 181) VALLE, ANDRÉS FRANCISCO: Carpeta Bordó fs. 1/24; Carpeta AInfo Simulador@ fs. 1/99; Carpeta AFicha Personal@ fs. 1/21; Carpeta APedido pax@ fs. 1/7.
- 182) VAN DIJK, LUIS ALBERTO: Carpeta Bordó fs. 1/169.
- 183) VARILLAS, DANIEL JOSÉ: Carpeta Amarilla fs. 1/57.
- 184) VÁZQUEZ, FACUNDO DAMIÁN: Carpeta Amarilla fs. 1/47.
- 185) VEGA, CARLOS JOSÉ: Carpeta Amarilla fs. 1/92.
- 186) VELÁZQUEZ, MARCELO: Carpeta Bordó fs. 1/25; Carpeta Ainfo Simulador@ fs. 1/79; Carpeta APedido Pax@ fs. 1/5; Carpeta AFicha Personal@ fs. 1/11; Carpeta AAdel. Haberes@ vacía; Carpeta ACambios domic.@ 1/ 2; Carpeta AIntro a la Línea@ fs. 1/4; Carpeta AUniformes@ fs. 1/ 2; Carpeta AProgramaciones@ vacía; Carpeta Amarilla fs. 1/11.
- 187) VÉLIZ, WALTER HUGO: Carpeta Bordó fs. 1/24; Carpeta Amarilla fs. 1/138.
- 188) VIETRI, PABLO GUILLERMO: Carpeta Bordó fs. 1/57; Carpeta Amarilla fs. 1/123.
- 189) VITALI, ALCIDES HUGO: Carpeta Verde fs. 1/170; Carpeta Bordó fs. 1/69.
- 190) YANIELLI, GUSTAVO: Carpeta Bordó fs. 1/39; Carpeta APedido Pax@ fs. 1/18; Carpeta AFicha Personal@ fs. 1/12; Carpeta AInfo Simulador@ fs. 1/222.
- 191) ZURRO, ALEJANDRO FEDERICO: Carpeta Bordó fs. 1/141; Carpeta Amarilla fs. 1/129.

301.- Legajos de Inspectores de la FAA

- . Una carpeta de color rosa a nombre de PCS II Fortuny, Juan, que contiene en su interior: el legajo aeronáutico del nombrado en fs. 42 y actuaciones de cómputo de vuelo.
- . Actuaciones identificadas como AComodoro Damián Peterson@. Folios: 187, n° 2206
- . Una carpeta de color rosa a nombre de Com. Peterson, Damián, que contiene en su interior: el legajo aeronáutico del nombrado en fs. 25 y actuaciones de cómputo de vuelo.

. Dos carpetas de color rosa a nombre de Com. Muñoz, Rodolfo, que contiene en su interior: el legajo aeronáutico del nombrado en fs. 38 y actuaciones de cómputo de vuelo.

. Una carpeta de color rosa a nombre de Com. Luna, Fernando, que contiene en su interior: el legajo aeronáutico del nombrado en fs. 8 y actuaciones de cómputo de vuelo.

. Una carpeta de color rosa a nombre de Univ. I Nishimoto, A., que contiene en su interior: el legajo aeronáutico del nombrado en fs. 49 y actuaciones de cómputo de vuelo.

. Una carpeta de color rosa a nombre de My. Manzur, Rubén, que contiene en su interior: el legajo aeronáutico del nombrado en fs. 24 y actuaciones de cómputo de vuelo.

. Carpeta Verde identificada como AVcom. Antonio Sangra@ en fs. 355.

302.- Legajos de Víctimas: Enrique Osvaldo Alabi n° 1 en fs. 21; Julio César Arias Figueroa n° 2 en fs. 36; Franco Javier Baldoni n° 3 en fs. 19; Mónica Beatriz Ballario n° 4 en fs. 34; Lorena Beatriz Benedito n° 5 en fs. 20; Roberto Daniel Bonardi n° 6 en fs. 20; Marcos Florencio Britos n° 7 en fs. 22; Carlos Gustavo Caballero n° 8 en fs. 19; Miguel Ángel Salgado n° 9 en fs. 28; Sonia Silvana Chagardoy n° 10 en fs. 27; Edgardo Daniel Ciancio n° 11 en fs. 23; Claudia Natalia Ciccare n° 12 en fs. 21; Miguel Ángel Correa n° 13 en fs. 54; Rubén Darío Ternavasio n° 14 en fs. 24; Carlos Alberto Crosa n° 15 en fs. 22; Daniel Alberto Damonte n° 16 en fs. 20; Marcelo Rubén Elitropio n° 17 en fs. 20; Luis Adolfo Etcheverry n° 18 en fs. 23; Stephan Marc Louis Fey n° 19 en fs. 54; Carla Franconi n° 20 en fs. 15; Pablo Antonio Ganame n° 21 en fs. 16; Ivana Clelia Garat n° 22 en fs. 46; Antonio Salvador García n° 23 en fs. 19; Raúl Facundo González Tello n° 24 en fs. 20; Roberto José Ceferino Graselli n° 25 en fs. 87; Griselda Noemí Rico n° 26 en fs. 35; Lidia Adriana Inchaurregui n° 27 en fs. 22; Silvana Kfouré n° 28 en fs. 13; Fernando Guillermo Lamberti n° 29 en fs. 21; Julia Rita Lescano n° 30 en fs. 17; Gustavo Marcelo Luna Asis n° 31 en fs. 17; Juan Manuel Canelo n° 32 en fs. 38; Carlos Federico Mendoza n° 33 en fs. 21; Jorge Michref n° 34 en fs. 18; Laura Andrea Pérez n° 35 en fs. 25; Oscar Ramonino n° 36 en fs. 33; José Ángel Rey n° 37 en fs. 22; Silvia Irene Medeot n° 38 en fs. 58; Jacqueline Carol Rico n° 39 en fs. 18; Ariel Rizzi n° 40 en fs. 17; Diane Synder Rizzi n° 41 en fs. 23; Oscar Robledo n° 42 en fs. 24; Osvaldo Julián Rodríguez n° 43 en fs. 17; Mario Daniel Romagnoli n° 44 en fs. 18; José Luis Cotella n° 45 en fs. 60; Miguel Claudio Salinger n° 46 en fs. 17; Verónica Salvadores n° 47 en fs. 17; Juan José Savoretti n° 48 en fs. 26; Héctor

Poder Judicial de la Nación

Rubén Serra n° 49 en fs. 19; Aldo César Serrano n° 50 en fs. 45; Daniel Serrano n° 51 en fs. 16; Jorge Ángel Sufe n° 52 en fs. 13; Verónica Noemí Tantos n° 53 en fs. 15; Marta Susana Moran n° 54 en fs. 30; Paula Juana Triolo n° 55 en fs. 21; Alberto Trosman n° 56 en fs. 22; Marcelo Guillermo Venosta n° 57 en fs. 19; Gladys María Isolina Vera n° 58 en fs. 19; Raúl Isidro Vidal n° 59 en fs. 23; Gustavo Adolfo Weigel n° 60 en fs. 31; Mariam Hebe Yañez n° 61 en fs. 32; Eduardo Gregorio Yrevich n° 62 en fs. 30; Nicolás Juan Bosch n° 63 en fs. 38, Andrea Viviana Grilli n° 64 y Daniel Eduardo Antonetti. n° 65 en fs. 21.

303.- Informe pericial efectuado por los peritos Alejandro Sposetti, Juan Carlos Ardilla y Roberto Hernán Devesa en relación a los manuales de operaciones de la empresa LAPA obrante a fs. 1161/1165 del Legajo de Prueba.

304.- Informe pericial efectuado por los peritos Carlos Velasco y Alejandro López Camelo en relación a los manuales de operaciones de la empresa LAPA obrante a fs. 1174/1192 del Legajo de Prueba.

305.- Documentación aportada en el Legajo de Prueba en virtud de la instrucción suplementaria cumplida en tal legajo.

306.- Informe pericial efectuado por el perito contador oficial de la Corte Suprema de Justicia de la Nación, Dr. Héctor Chyrikins junto con los peritos de parte Dra. Judith König –Ministerio Público- y Dr. Ronaldo Edgardo Buenaventura –defensa- obrante a fs. 35.116/35.132.

307.- Relevamiento de los Legajos de la totalidad de los pilotos de la empresa LAPA efectuada por el Dr. Alejandro Jorge Sposetti con la asistencia del Comandante Hugo Rodríguez, que se encuentra reservado en Secretaría y fuera aportado a fs. 35.114.

308.- Totalidad de la documentación aportada en las ampliaciones de declaración indagatoria de los imputados Chionetti, Borsani y Boyd.

X.- Los dichos vertidos durante la instrucción por algunos de los testigos (ítem 2 del punto anterior), que fueran incorporados por lectura al debate en los términos del art. 391 del C.P.P., son los que a continuación, en lo esencial, se transcriben.

Así, en primer lugar, lo señalado por los pilotos y pilotos instructores:

1) *Gustavo Adolfo CERCEDO*

Declaró a fs. 9722/9725, señalando en primer lugar el tipo de aviones que voló como comandante, donde llegó a acumular más de 4.500 horas de vuelo, entre misiones militares, traslado de tropa, de féretro, de pasajeros VIP, del Presidente de la Nación, de carga, y misión de combate durante la guerra de Malvinas. Manifestó que en todos los casos el resto de la tripulación era militar; que durante la guerra la tripulación del cockpit fue mixta en algunos casos, y la tripulación de cabina del resto de los aviones fue siempre civil.

Respecto al entrenamiento recibido para ser habilitado como comandante, indicó que en la Fuerza Aérea se cumplen etapas; que en cada uno de los aviones primero fue copiloto, y luego de cierta cantidad de horas de vuelo le tomaron un examen teórico sobre sistemas del avión, procedimientos normales, anormales y de emergencia, y luego un examen práctico; que en algunos casos hizo el curso del simulador y después tuvo la inspección; y en otros casos hizo la inspección en el avión; que esa parte práctica consistía en desarrollar toda la parte teórica. Que después del simulador, hizo un vuelo en el B 757 para que lo adaptaran del simulador al avión, y quedó habilitado para ser piloto de ese avión.

En cuanto al entrenamiento que recibió para ser habilitado como inspector de línea aérea, dijo que tuvo un curso que duró dos o tres semanas, que consistía en estudiar reglamentación aeronáutica, y en el que les enseñaron su trabajo como inspectores y la documentación que tenían que controlar y confeccionar, y cómo funciona el Comando de Regiones. Que ese curso lo dictaron oficiales, suboficiales y civiles que trabajan en dicho Comando; no hubo ningún tipo de examen, y se finalizó el curso con un trabajo práctico que se hizo la primera parte en Aeroparque y la segunda en Ezeiza.

Acerca de su función, indicó que como inspector debe evaluar cómo se desempeñan las tripulaciones, la idoneidad de las mismas, la

Poder Judicial de la Nación

seguridad que emplean para desarrollar los procedimientos normales, anormales y de emergencia. Que si aprueba al piloto, una vez que concluye el trámite de la documentación queda habilitado para desempeñarse en la línea en la función para la que fue inspeccionado. De no aprobar, el piloto no puede volar en dicha función.

Señaló que como inspector, dos veces por año va al simulador, donde hace cinco turnos cada vez, respecto del avión B 757. Que el instructor es el Jefe de Operaciones de la Agrupación Aérea de la Presidencia de la Nación, y a veces puede ser un instructor civil de la Flyght Saffety, que es la empresa que les brinda el simulador. Agregó que anualmente hace un curso teórico de repaso de materiales y equipo, procedimientos normales, anormales y de emergencia; y que los trabajos que hace como inspector los controla la Fuerza Aérea de acuerdo a la documentación que entrega, pero no lo califican en su tarea.

Manifestó que inspecciona los aviones B 737-200, B 737-700, B 757 y B 767; que específicamente de esos aviones no hizo ningún curso, pero normalmente estudia las diferencias que hay en las listas de control de procedimientos para ver qué diferencias hay entre un avión y otro. Que eso lo hace porque inspectores más antiguos que él le comentaron que era conveniente trabajar de esa forma, señalando que no conoce que haya alguna disposición en la Fuerza Aérea que indique que deba hacer eso.

Dijo que él entrega el certificado correspondiente al curso teórico que le da el piloto que va a inspeccionar y que fue extendido por la empresa, y las planillas de calificación confeccionadas durante las inspecciones, y controla que tenga la habilitación TLA o la acreditación como piloto de comercial de primera clase y el resultado del examen psicofísico. Que no corrobora la información del certificado, pues la misma se corrobora cuando la Fuerza Aérea hace inspecciones a una empresa y le solicita todos los legajos personales y técnicos de los pilotos, mecánicos, auxiliares y comisarios.

Que tampoco verifica los antecedentes del candidato, pues con la documentación que le entrega acredita la capacidad que tiene para presentarse a la inspección.

Describiendo la metodología de la inspección en simulador, dijo que se hace una reunión previa al vuelo donde se explica cómo se va a desarrollar el vuelo y qué temas se van a tocar en el vuelo, que son siempre los mismos y los confecciona la Fuerza Aérea. Luego entran al simulador, se hace el vuelo y él controla que se desarrollen todos los procedimientos normales, anormales y de emergencia, de acuerdo con los manuales y la lista de control de procedimientos del avión. Una vez finalizado, se hace una reunión post-vuelo, en donde se comenta todo lo realizado en el vuelo, se explica si se cometieron errores, cuáles fueron y qué se debería haber hecho, y se le dice al alumno si fue habilitado o no.

Agregó que nunca verificó los legajos técnicos ni personales administrativos de los pilotos de LAPA.

Señaló que es posible formar una tripulación de vuelo de línea aérea regular con un comandante con habilitación de piloto de B 737 y un copiloto con habilitación de copiloto de B 737, ya que no es necesario que ambos estén habilitados como pilotos de B 737. Que en caso de incapacitación en vuelo del Comandante, el copiloto debe resolver el problema, pues en la inspección se debe controlar que el copiloto sea capaz de aterrizar el avión desde el puesto en donde está sentado.

Indicó que la diferencia entre la habilitación de piloto y de copiloto de B 737, es que el que ordena el vuelo es el piloto, y si hay una emergencia es el piloto el que ordena qué hay que hacer, pues es el responsable de la seguridad del avión. Que al tomarle la inspección a un piloto, él toma en cuenta la velocidad con al que resuelve los problemas que se presentan en vuelo, teniendo en cuenta la seguridad, pero el dominio del avión lo tienen que tener tanto el piloto como el copiloto por igual.

En cuanto a la recurrencia de simulador para un copiloto cada 365 días que se hace en LAPA, dijo que ese tiempo legal está establecido en el NESTAR; que puede llegar a existir alguna dispensa por parte de la autoridad

Poder Judicial de la Nación

aeronáutica pero debe ser caro, pues la empresa debe presentar un programa de cómo suplir el simulador por el avión, con lo cual tiene que penalizar un avión para adiestramiento en lugar de cumplir un vuelo. Que si la Fuerza Aérea le dio la dispensa, el recurrente en el avión lo debe hacer antes del vencimiento.

Agregó que en vuelo de cabotaje no se debe poner como alternativa un vuelo internacional. Que si ello ocurriera, el avión puede aterrizar en dicho aeropuerto, pero si allí le solicitan la documentación habilitante de la tripulación de la cual surge que el piloto está vencido, le labrarán un acta de infracción.

Refirió que en la inspección que se toma para habilitar, no verifica que la tripulación cumpla con el Decreto 671, especialmente en lo referente al régimen de vacaciones; pero sí si se toma la inspección en la empresa, donde se observan los legajos de los tripulantes y empleados de la misma. Dijo que si a un tripulante no se le han otorgado las vacaciones reglamentarias, desconoce si está en infracción o si puede seguir volando en esas condiciones.

Indicó que si un copiloto de B 737 pasa por un tiempo prolongado a revistar en otra aeronave diferente, al pasar nuevamente a la aeronave anterior pero en calidad de comandante debe realizar el curso para comandante pues necesita otra habilitación, más allá de que él haya sido copiloto de esa aeronave. Que el requerimiento mínimo de instrucción – teórico práctico- para pasar a volar de copiloto de B 737 a comandante del mismo avión, depende de la empresa, puesto que también depende del individuo que sea examinado.

Por otro lado, señaló que se puede pedir una inspección en la línea de vuelo en donde a través del RTV él puede controlar las condiciones de seguridad de ese avión.

Dijo que el objetivo principal a alcanzar en los cursos de Factores Humanos y/o CRM, es que todos conozcan los defectos que tienen para lograr un buen equipo de cabina.

Que no considera absolutamente necesario que el inspector de Fuerza Aérea haya efectuado un curso teórico, práctico o desarrollado horas de vuelo respecto al avión sobre el cual va a examinar a un candidato, pues normalmente todos los aviones de similares características tienen procedimientos parecidos.

En cuanto a si un comandante de B 707 puede a la vez, sin habilitación, comandar un B 737, dijo que no, porque las características del B 737 son distintas y puede ser que no sepa cómo operarlo; que no es lo mismo inspeccionar que volar. Que si inspecciona, tiene conocimiento de cómo se deben desarrollar los procedimientos en la cabina; el volar implica que se deben conocer perfectamente cuáles son las limitaciones para ese avión.

2) *Patricio Eduardo FAINBERG LOPEZ*

Declaró a fs. 9907/9910. Refirió que inició su carrera aeronáutica en la aviación civil, obteniendo en 1983 la habilitación de piloto comercial, y en 1989 la licencia TLA. Que ingresó en LAPA el 21/10/94 en calidad de copiloto de B 737-200. Que para ser habilitado como tal, tuvo un curso teórico que duró dos semanas, donde se estudiaban los sistemas del avión, performance y despacho del avión; luego rindió un examen teórico que aprobó; después fue a Denver a realizar el curso del simulador, haciendo doce turnos de cuatro horas cada uno. Que los instructores fueron los comandantes De Víctor y Henry, y el inspector de la Fuerza Aérea, el comodoro Luna. Que volvió a la Argentina, y tuvo dos vuelos de instrucción, rindiendo luego la inspección con el inspector Valle.

Agregó que en abril de 2000 estaba volando el B 757-200 como comandante. Que para ser habilitado como tal, hizo en julio de 199 un curso en Miami cuyo teórico duró quince días con un sistema de computación CBT; que la parte práctica fueron doce turnos (cuatro en simulador fijo y ocho en

Poder Judicial de la Nación

simulador móvil), y el inspector fue el comodoro San Pietro; cuando volvió a Argentina, tuvo dos vuelos de instrucción, y el inspector fue el mismo.

Manifestó que si una tripulación toma un vuelo que otra rechazó por considerar el avión en condiciones “no go”, él piensa que a la misma le falta ética.

Por otro lado, refirió que nunca solicitó que en lugar de tomarse sus vacaciones se las pagaran, ni conoce a nadie que lo haya hecho. Indicó que ha efectuado vuelos estando con vacaciones vencidas, porque no se las otorgaron; que las había solicitado por escrito, pero no le respondieron, y no sabe quién dispuso no desprogramarlo de vuelo.

Indicó que hay pilotos de la empresa que realizan funciones de inspección por encima de las instructores.

En cuanto a las planillas de calificaciones en los exámenes y simuladores que realizó, dijo que siempre las firmó, excepto los recurrents, en que no se firman planillas de inspección; que en su libro de vuelo no consta que haya volado con instructores (aunque lo hizo en cada transición de los aviones que voló), sino los vuelos que hizo.

Mencionó que LOFT es un vuelo preparado por el instructor del cual uno toma conocimiento cuando ingresa al simulador; que representa un vuelo con situaciones anormales que hay que resolver en tiempo real; que en el último recurrent de B 757, en noviembre de 1999, hizo el simulador de LOFT en Denver; que existe un perfil preparado por la empresa de los turnos de LOFT, hay tres sobres cerrados y el piloto que va a hacer el simulador escoge uno.

Señaló que no es posible bajo ninguna circunstancia que un avión Boeing B 737-200 C despegue de la pista de Aeroparque Jorge Newbery con sus flaps posicionados en cero grados.

Por último, manifestó que voló dos o tres veces con Weigel y se desarrolló Standard; con Etcheverry dos veces, y también fue Standard.

3) *Alfredo Nicolás CASTILLO*

Declaró a fs. 9970/9973. Refirió ser copiloto de B 737-200 de LAPA , habiendo ingresado como tal el 13 de julio de 1999 y, en cuanto a un formación, dijo que ingresó al Colegio Militar en 1972; en 1977 realizó un curso de formación de aviadores de ejército en la Fuerza Aérea, obteniendo el título de aviador de ejército, habiendo volado varios tipos de aviones de los cuales fue instructor; que en 1999 solicitó el retiro; aclarando que en algunas vacaciones fue afectado a prestar funciones en la empresa Alas del Sur, volando Sabre 60 como comandante.

Indicó que realizó un curso teórico de tres semanas para su habilitación, tuvo un examen final; luego fue a Denver a realizar dieciocho turnos de simuladr de dos horas cada uno, siendo el instructor el comandante Jorge Biró y el inspector de Fuerza Aérea el comodoro Luna; que en cada turno de simulador firmó planillas; que volvió a Argentina, tuvo tres vuelos de instrucción con el comandante Sánchez y rindió la inspección con el mismo inspector y quedó habilitado como copiloto de B 737-200, no recordando si en cada vuelo de instrucción firmó planillas.

Que luego pasó a ser copiloto de B 737-700, habiendo efectuado los cursos correspondientes al mismo, y los turnos de simulador respectivos.

Al ser preguntado acerca de si tiene algún significado o connotación, sea de carácter personal o profesional en la jerga aeronáutica, que una tripulación tome el vuelo que otra rechazó por considerar al avión en condiciones “no go”, manifestó que él pensaría que la tripulación que toma ese avión tendrá algún motivo personal, que desde ya no es profesional, y que nunca escuchó que ello haya sucedido.

Refirió que los manuales de vuelo existen para conocer los sistemas y la operación de la aeronave, y los planifica y publica el fabricante del avión; que las actualizaciones del mismo que hace la fábrica, mantenimiento las coloca en los manuales.

Por otro lado, dijo que nunca solicitó que en lugar de tomarse sus vacaciones se las pagaran, y no conoce a nadie que lo haya hecho.

Poder Judicial de la Nación

En cuanto a la cartografía original Jeppesen, dijo que es original y se lo manda esa empresa a cada piloto a su domicilio.

En cuanto a sus vuelos de instrucción, dijo que una vez habilitado como copiloto de B 737-200, voló con comandantes instructores durante un mes y medio, y ello no consta en su libro de vuelo; que durante ese lapso se originaron planillas de evaluación en ruta.

Respecto a los turnos de LOFT, dijo que esto significa filmar un vuelo en simulador, y luego hacer las críticas correspondientes al desempeño del piloto y del copiloto; que él no lo practicó.

Al ser preguntado acerca de si conforme a su criterio, es posible que un avión B 737-200 despegue de la pista de Aeroparque Jorge Newbery con sus flaps posicionados en cero grados, dijo que desde el punto de vista empírico no lo sabe pues nunca lo ha practicado, y desde el punto de vista técnico, tendría que alcanzar una velocidad muy alta para lograr despegar, pero que tampoco analizó dicha situación.

Refirió que fue instructor de Weigel en 1979 en Campo de Mayo. Que hizo una adaptación al avión U-17 (Cessna 185) como subteniente técnico piloto, y no recuerda cómo lo calificó, pero que de hecho aprobó, pues volaba bien, y no tenía problemas. Que luego lo volvió a ver en LAPA, en dos o tres oportunidades, pero nunca voló con él en dicha empresa.

Que conocía a Etcheverry, con quien voló pero no en LAPA sino en una empresa contratada por Alas del Sur, llamada Transky. Que en dicha empresa volaron Sabre N-265, él como comandante y Etcheverry como copiloto, y era técnicamente capaz, hábil en el manejo de la aeronave.

4) Enrique Osvaldo BRIOZZO

Declaró a fs. 7704/7707.

Copiloto de LAPA que refirió que comenzó a trabajar en la empresa en abril de 1989, como despachante de aeronaves, lo que consistía en asesorar al comandante y a la tripulación en relación al vuelo que iban a

desarrollar, en punto a la información meteorológica del aeródromo de destino, de la ruta y de los aeródromos alternativos; confeccionaba el plan de vuelo, el manifiesto de peso y balanceo y la tarjeta de velocidades para el despegue. Que en diciembre de 1990 renunció por motivos personales, y a partir de allí comenzó a impartir instrucción de vuelo en forma particular hasta junio de 1995, fecha en que ingresó nuevamente a LAPA para desempeñarse otra vez como despachante de aeronaves, lo que desarrolló hasta abril de 1999.

Manifestó que como la empresa sabía que él quería desempeñarse como piloto en febrero de 1999, le propusieron participar de un examen de selección a fin de acceder al puesto de copiloto del B 737-200. Que luego de aprobar el examen hizo un curso que duró una semana y comprendía CRM, performance y legislación aeronáutica. Que a fines de abril de 1999 quedó desafectado totalmente de la función de despachante de aeronaves, y el 6/5/99 viajó a Denver, donde tomó el curso de simulador con el instructor Vicente Sánchez; que fueron nueve turnos de cuatro horas cada uno; el inspector de la Fuerza Aérea Argentina que le tomó el examen fue el Comodoro Fernando Luna . Que el 24/5/99 viajó a Mendoza en un vuelo de instrucción y luego rindió el examen en vuelo con el comodoro Luna, por lo que el 31/5/99 quedó habilitado como copiloto de B 737-200.

En cuanto a sus vacaciones, dijo que nunca solicitó que se las paguen, que tampoco se lo ofrecieron y no conoce a nadie que haya hecho eso.

Señaló que nunca voló en un avión que estuviera en condiciones “no go”, ni conoce ninguna tripulación que haya tomado un avión así.

Refirió que los exámenes psicofísicos del INMAE se realizan anualmente.

Agregó que luego de ser habilitado tuvo una instrucción de ruta durante tres meses (120 horas), donde hizo todos los destinos de cabotaje y regionales que hace LAPA; que en la instrucción de ruta operó siempre con instructores de línea y no recuerda si en todos los vuelos se originaron planillas de inspección para ser evaluadas por el Jefe de línea; que en ese período no voló con comandantes no instructores, y después de esos tres meses quedó totalmente habilitado para su función.

Manifestó que de acuerdo con su conocimiento, no es posible que un B 737-200 C despegue de la pista de Aeroparque Jorge Newbery con sus flaps posicionados en cero grados, porque para el despegue tiene que haber una configuración de flaps superior a 1.

5) *Guillermo Edgardo MENDEZ*

Su declaración se encuentra glosada a fs. 7120/7123.

Refirió que en 1998 se retiró de la aviación naval e ingresó a LAPA , donde a partir del 10 de octubre de ese año es copiloto de B 737-200. Que hizo el curso inicial en junio de 1998, luego de aprobar el examen, en agosto, hizo el simulador inicial de vuelo para copiloto en Denver, que hizo nueve turnos, y al finalizar fueron evaluados por el instructor de la empresa y un inspector de la Fuerza Aérea de nombre Luna. Que luego en Buenos Aires hicieron vuelos de adiestramiento en el avión, y fue evaluado en vuelo por el mismo inspector, quedando habilitado para volar el 10/10/98. Que en septiembre de 1999 realizó el recurrent de simulador en Denver de tres turnos. Que también realizó tres cursos de emergencias, todos implementados antes del accidente.

También que nunca excedió en tiempo de servicio según la reglamentación aeronáutica tanto en días como en horas en referencia a los tiempos máximos de vuelo.

Señaló que solamente ha experimentado las alarmas habituales, por ejemplo cuando reduce acelerador para un descenso con el tren de aterrizaje arriba, y en ese caso se cancela la alarma con el sistema afin.

Manifestó que nunca escuchó que a alguien le hubieran ofrecido pagarles las vacaciones en vez de otorgarlas.

Respecto a Weigel, dijo que voló como copiloto de él una vez y le pareció un comandante normal.

6) *Federico Ernesto PETTIGREW*

Declaró a fs. 7977/7980. Refirió que se inició como piloto privado de avión en el año 1962, y luego de desempeñarse en diversas empresas como comandante, comenzó a trabajar en LAPA el 15 de julio de 1999 como piloto de B 737-200. Que para ello tuvo tres entrevistas con gente de recursos humanos y una con la gente de Operaciones, luego de lo cual comenzó a realizar el curso teórico del avión para ser comandante, que duró aproximadamente un mes; aprobó el examen y fue a Denver a realizar el curso de simulador, que fueron ocho turnos de cuatro horas cada uno. Que el instructor era Marcelo Velásquez y el inspector de la FAA era Luna, quien le tomó el correspondiente examen.

Que volvió a Argentina y realizó el curso de emergencias, y luego tres turnos de vuelos de instrucción con los comandantes Baigorri y Marcelo Velásquez, luego de lo cual rindió el examen con el inspector de la FAA Comodoro Liernur, quedando habilitado para ser comandante de B 737-200. Después hizo el curso de CRM que duró tres días, y los instructores eran el comandante Carrión, Graciela Vandam y Migota. Que en diciembre de 1999 volvió a Denver a realizar un recurrent de simulador, que fueron tres turnos de cuatro horas cada uno.

En cuanto a sus vacaciones, dijo que a la fecha de su declaración (marzo de 2000) no las ha gozado, pero las tiene previstas a partir del 20 de marzo y junio. Aclaró que no conoce a nadie que haya solicitado que en lugar de tomarse las vacaciones se las pagaran.

Respecto a abortos de despegue, o sea interrumpir un despegue por alguna anomalía, dijo que nunca lo hizo en LAPA.

Acerca de que una tripulación tome un vuelo que otra rechazó por considerar el avión en condiciones “no go”, dijo que eso no es ético y que nunca le sucedió en LAPA, pero sí en Aerolíneas Argentinas.

Refirió que hay tres manuales: el de vuelo, el de sistemas y el de equipo mínimo, que los utilizan los pilotos y copilotos indistintamente, y los edita y publica Boeing.

Dijo que Standard en la jerga aeronáutica es algo que está establecido, que se aplica a los pilotos para calificarlos y en la operación de

Poder Judicial de la Nación

los aviones; que existen standards de Boeing y LAPA los aplica, pudiendo ampliar esos standards pero nunca disminuirlos.

Manifestó que los exámenes del INMAE los realiza cada seis meses. En cuanto al test de Bender, dijo que no es siempre el mismo, pero desde hace tres años aproximadamente hace el mismo.

Agregó que una vez habilitado como piloto, tuvo una instrucción de ruta durante veinte días (aproximadamente cuarenta horas), donde hizo casi todos los destinos que hace LAPA de cabotaje; que en la instrucción voló siempre con instructores de la línea y en todos los vuelos se originaron planillas de inspección para ser evaluadas por el Jefe de línea. Que en ese período no voló con comandantes no instructores. Luego quedó totalmente habilitado para su función.

En cuanto a cómo debe ser la situación de una cabina antes del despegue, dijo que debe ser muy controlada, muy tranquila, y considera que eso es una costumbre generalizada.

Señaló que realizó el componente de simulador con metodología LOFT que fue un turno de simulador como un vuelo común de línea, en diciembre de 1999 en Denver.

Al ser preguntado acerca de si es posible que un avión Boeing 737-200 C despegue de la pista Aeroparque Jorge Newbery con sus flaps posicionados en cero grados, dijo que sí, que puede despegar pero no es normal. Que no se trata de un procedimiento normal de la Boeing, por ello teóricamente no está previsto que ese avión despegue sin flaps.

7) *Luis Alberto VAN DIJK*

Declaró a fs. 8848/8853. Refirió que empezó a volar en 1983, y luego de hacerlo en varias empresas –entre ellas las holandesas ALM y KLM-, por un tema familiar decidió volver a la Argentina e ingresó a LAPA el 10 de mayo de 1999, como copiloto de B 737-200. Describió todos los cursos teóricos y prácticos que realizó y exámenes que rindió, para luego realizar el

práctico en simulador en Denver, que consistió en 9 ó 10 turnos de simulador; que el instructor durante la primera mitad fue el comandante Baigorri, quien se retiró por problemas personales, y luego el comandante Sánchez. Que fue inspeccionado por el inspector Villegas de la FAA. Que de vuelta en Mendoza, tuvo instrucción práctica en el avión de dos vuelos, con el comandante Sánchez, y el mismo inspector lo inspeccionó el último día.

En cuanto a sus vacaciones, dijo que nunca solicitó que no se las otorguen ni escuchó que alguien lo haya solicitado; que no le deben ninguna. Que nunca se excedió en tiempo de servicio según la reglamentación aeronáutica, tanto en días como en horas.

Refirió que abortar un despegue significa discontinuar un despegue por cualquier falla o situación que se presente antes de la velocidad de decisión que es la denominada V1. Que efectuó uno cuando estaba con un comandante instructor del B 757, aproximadamente en julio de 1999, en el Aeropuerto de Ushuaia; estaban yendo para Comodoro y luego Aeroparque. Que sonó la alarma de configuración y decidieron abortar el despegue porque nos olvidamos el ítem de los flaps. Que estaban a muy baja velocidad; y ahí mismo, previa autorización de la torre, dieron vuelta sobre la misma pista y volvieron a cabecera, repasaron la lista de chequeo y salieron sin problema. Que no recuerda cuál de los dos se dio cuenta que el flap estaba arriba. Que no recuerda quién era el comandante y no recuerda el número de vuelo. Que él no dejó informe de lo ocurrido y desconoce si lo hizo el comandante. Que de todos modos, no sabe si se realizan dichos informes en estos casos. Que en la empresa KLM debían pasar el informe de todas las alarmas que sonaban, pero en LAPA no le dijeron que lo debía realizar.

Respecto a si alguna vez rechazó realizar un vuelo por defectos del avión, dijo que sí, en una oportunidad en un B 757; que cuando llegaron al avión, mantenimiento se estaba ocupando de un problema que ya habían detectado; que tenía una indicación de posible bloqueo del filtro de combustible de uno de los motores, y como estaba no go, cancelaron el vuelo. Que estaban en Aeroparque y el comandante era Vitale.

Manifestó que en la jerga aeronáutica “Standard” son reglas para que las tripulaciones operen de la misma manera y se aplica para que todos utilicen la misma metodología y procedimientos.

Dijo que tiene la experiencia de haber volado afuera, y puede comparar el método de LAPA con ellos en cuanto al sistema de entrenamiento de pilotos y copilotos, refiriendo que son similares los cursos, que se manejan más o menos los mismos tiempos; que el más intensivo que hizo fue el de KLM, y el siguiente más intensivo fue el del B 737-200 que hizo en LAPA.

Señaló que luego de haber sido habilitado como copiloto luego del curso de transición, voló con instructores de línea (aproximadamente ocho vuelos), que habrán sido alrededor de 25 horas; que se realizaron las planillas correspondientes y luego quedó totalmente habilitado. Que no voló en ese período con comandantes no instructores.

8) Marcos DE EZCURRA LOPEZ

Declaró a fs. 9597/9600. Copiloto de LAPA que refirió que ingresó a la empresa el 12 de julio de 1993 como auxiliar de tráfico, y estuvo hasta octubre de 1997. Que luego reingresó en julio de 1998 como copiloto de B 737-200.

Indicó que para ser habilitado como tal, realizó el curso de Ground School, que es de sistemas y operación del avión; que los instructores fueron Bezzenzete, Nievas, Carlos Fernández, entre otros; que rindió un examen teórico; luego de ello realizó simulador en Denver, que fueron 8 ó 9 turnos, y la instrucción se la dio el comandante Jorge Biró; que después fue inspeccionado por el inspector Luna de la FAA. Que tuvo dos vuelos de entrenamiento en Bahía Blanca y un vuelo de inspección con el mismo inspector de la FAA, y que tanto en el simulador como en el vuelo de inspección firmó las planillas correspondientes.

Manifestó que a nivel profesional, si un avión está “no go” no puede salir, y a nivel personal, que alguien tome un avión que está en esas condiciones, no le parece lo correcto.

En cuanto a la cabina estéril, dijo que lo único que se puede hablar en ella es lo concerniente al vuelo, y esa es la costumbre en su cabina, no pudiendo hablar del resto. Que a veces se pueden tocar temas no concernientes al vuelo en momentos que no afectan a la seguridad, por ejemplo durante una espera prolongada antes del despegue, luego de que se han cumplido con todos los procedimientos de preparación para el despegue.

Por otro lado, señaló que no le deben vacaciones ni ha efectuado vuelos con vacaciones vencidas.

Respecto a abortos de despegue, dijo que tuvo uno en el año 1998 con un B 737-200 en Aeroparque; que lo abortaron porque ingestamos una bolsa de plástico en uno de los motores al momento de aplicar potencia; que el avión casi no se movió; se produjo un stall de motor, fueron a plataforma, solucionaron el problema y salieron.

Acerca de la tarea del inspector de la FAA, tanto en los vuelos en el avión como en las verificaciones en el simulador, dijo que chequea el trabajo de ellos; que el inspector le solicita al instructor que se realicen determinadas maniobras y procedimientos y se sienta atrás a controlar que se cumplan. En cuanto a la experiencia del inspector, comentó que en su último simulador del B 757, el inspector volaba el B 757 presidencia.

Refirió que hay inspectores en cada línea (pilotos de la empresa que por encima de los instructores realizan funciones de inspección), que realizan la inspección en ruta a los pilotos que ya están habilitados en la línea.

Dijo que luego de terminado el curso de transición de los aviones que voló en LAPA y otorgada la habilitación correspondiente, voló con un instructor en el B 737-200 en el primer vuelo; luego voló tres veces más con instructores, pero a los dos o tres meses de quedar habilitado, pero sin embargo en esos dos meses voló con comandantes con una gran experiencia en esa aeronave. Que en el B 757 voló con comandantes de la línea que no eran instructores, y algunos de los vuelos los realizó con un comandantes

Poder Judicial de la Nación

instructor, pero no fue en el primer vuelo; que voló en ese período durante 50 horas, y no consta en su libro de vuelo que voló con instructores. Que ha firmado planillas de vuelo en ese período, sólo en el B 757; pero no recuerda haber firmado planillas en el B 737-200.

Acerca de que un avión B 737-200 C despegue de la pista de Aeroparque Jorge Newbery con sus flaps posicionados en cero grados, dijo que nunca lo probó ni sabe si es posible despegar así.

Agregó que voló con Weigel en dos oportunidades en el B 737-200, en abril de 1999, y los vuelos fueron normales y se cumplió con todos los procedimientos; que personalmente era una persona muy alegre y divertida.

9) *Guillermo Eduardo HENRY*

Declaró a fs. 9327/9331.

De profesión piloto, refirió que hizo el curso de aviador naval en la Armada, e ingresó en LAPA en febrero de 1994 como copiloto de B 737-200. Que recibió un mes de curso teórico de diez horas diarias, que lo dio la empresa en la ETAP, y luego tuvo un examen; fue al simulador en Denver y realizó 9 turnos de 4 horas cada uno, y en el décimo turno tuvo la inspección de la Fuerza Aérea; luego tres vuelos de entrenamiento y en el último rindió examen práctico con el mismo inspector de FAA, y en ese momento fue habilitado como piloto por la experiencia que tenía, si bien comenzó a volar como copiloto. Que siempre firmó las planillas correspondientes en los turnos de simulador y en el examen práctico.

Señaló que si un avión está no go, está así de acuerdo a una norma. Que escuchó un problema que presentó el comandante Piñeyro en 1995, pero no sabe puntualmente qué ocurrió, agregando que era una persona muy problemática; que voló con él como copiloto, y siempre hacía hincapié en aspectos de poca importancia y dejaba de lado las cosas realmente importantes.

En cuanto a sus vacaciones, dijo que tuvo una deuda de 90 días que eran de los años 1994, 1995 y 1996; que había hecho la solicitud todos esos años, y no le fueron otorgadas, supone que por necesidad de la empresa; que él fue instructor y necesitaban que dicte los cursos en EEUU. Que ha efectuado vuelos con vacaciones vencidas en esos años. Que actualmente no las tiene. Que el gerente de Operaciones era el Comandante De Víctor, y fue quien dispuso no desprogramarlo de vuelo.

Respecto a si tuvo alguna maniobra de aborte de despegue, dijo que sí; que en 1995, en un B 737-200 estaba en el Aeropuerto de Shanon en Irlanda, y abortó porque sonaba la alarma de configuración. Que volvió a la plataforma, revisaron las causales y se encontró un micro switch en el aerofreno que estaba sucio. Que se solucionó inmediatamente y realizaron el vuelo; que el comandante era De Víctor y el declarante era copiloto, y que habían ido a buscar el avión (el LV WJS) a Irlanda porque salía de una inspección, y había mecánicos en el avión como tripulación.

Dijo desconocer que hubiera una disposición de la empresa por la cual no había que anotar en el RTV los ítems correspondientes a las novedades pendientes; que nunca voló un avión en condiciones no go; que no recuerda que le haya sonado una falsa alarma.

Al serle preguntado si hay pilotos de LAPA que por encima de los instructores –como él- realizan funciones de inspección, dijo que sí, citando el caso del comandante Burutarán que es inspector de vuelo.

10) Angel Norberto ESNAGOLA

Declaró a fs. 5676. Manifestó ser piloto, comandante de Austral, y dijo que el 31/8/99 realizó el vuelo 2800 aproximadamente a las 21,45 horas, hacia Bahía Blanca. Que tomó conocimiento después que él realizó el despegue anterior al vuelo siniestrado, y entre medio hubo un aterrizaje. Que el primer oficial era Humberto Polowy, y que no recuerda que ningún comandante o primer oficial de Austral se llame “Adrián”.

Que no tuvo comunicación radial con el avión WRZ; cuando estaba en vuelo, a los siete minutos de haber despegado, control Baires le

informó que Aeroparque estaba cerrado para toda operación por aeronave siniestrada en pista, sin darle más detalles; que un piloto por la frecuencia Baires le hizo saber que el accidentado había sido un avión de LAPA, refiriéndole que se había accidentado “el negro” y que él había tenido que hacer un escape porque el aeroparque estaba cerrado.

En segundo lugar, lo referido por mecánicos y técnicos de mantenimiento de aeronaves, empleados de LAPA, todos los cuales además detallaron los cursos de capacitación que recibieron:

1) Juan Carlos MERLO

Manifestó a fs. 1947/1948 y a fs. 3888/3890 que entró en LAPA el primero de octubre de 1994, y que cumplió funciones de “team Leader”; que no tiene conocimiento de que las alarmas de configuración de las aeronaves se activasen frecuentemente sin que existiese el desperfecto técnico correspondiente; que formó parte de la tripulación que trasladó al avión LV-WRZ a Brasil el 24 de mayo de 1999, junto al comandante Méndez, al copiloto, al Ingeniero Adrián Ceconato y a un inspector de Varig de nombre Jaime. Que la inspección que se llevó a cabo se denomina “C Check”, y consiste en reparaciones estructurales, sistemas, y demás puntos que se deben seguir de la planilla determinada para esa inspección, que es muy extensa y amplia, y se hizo en aproximadamente cincuenta días. Que su función era controlar el trabajo que efectuaban los empleados de Varig e informar a la empresa la forma en que se iba desarrollando la inspección. Que el avión no tenía ningún desperfecto importante al momento de su traslado a Brasil. Que se cumplieron todos los pasos de la inspección, y la calidad de la misma fue buena. Que se hizo el vuelo de prueba y el resultado fue bueno. Agregó que como resultado de la inspección quedó un tanque central de combustible inoperativo, bajo las recomendaciones de Boeing. Que cuando el avión arribó a Buenos Aires, se advirtió que no contaba con indicación de temperatura de

combustible, y no sabe cómo se subsanó dicho problema, pero posteriormente, cuando volvió a trabajar sobre esa aeronave, ya lo tenía solucionado.

Refirió que cumplía cuatro días de trabajo y dos de franco, y que efectuaba horas extras a pedido de la empresa, que son optativas, dentro de los días de franco, respetando estrictamente las doce horas de descanso. Que considera que hace falta la incorporación de mecánicos o técnicos en la empresa, aunque en el turno en el que trabaja hay personal suficiente (de 6,00 a 14,00 horas).

Indicó que en el pañol de herramientas se almacenan éstas, y en el pañol de materiales se guardan todos los repuestos a utilizar. Que desconoce el significado “canibalizar” en la jerga aeronáutica.

En cuanto al “intercambio de elementos”, señaló que significa sacar un repuesto de un avión para ponérselo a otro, en virtud de una falla, siempre que exista una orden por parte de su jefe; que se procede entonces a solicitar el repuesto al pañol de materiales; si no hay en stock, se recurre a alguna aeronave que se encuentre parada; ese repuesto es colocado en el avión que posee la falla se deja constancia en una planilla de intercambios de componentes el elemento extraído, que firma el mecánico y el inspector; la misma es elevada al Centro de Control de Mantenimiento para reponer ese componente de la aeronave parada y poner en conocimiento al Sector de Ingeniería. Que a él no le consta si el pañol de repuestos de LAPA es suficiente para abastecer la flota de aviones en virtud de que ellos no tienen acceso al mismo, y cuando se piden elementos, a veces hay repuestos y otras veces no. Que si se informa que no hay en stock, se corrobora la existencia de un avión que se encuentre parado para proceder, en caso de ser posible, a intercambiar el elemento fallado; y si esto no es posible, el avión queda en tierra, es “no go”, y se cancela el vuelo. Que nunca un piloto voló un avión que es “no go”, toda vez que los mecánicos del avión no habilitarían a emprender el vuelo, pues las condiciones del mismo no son seguras; es decir, la falla no está contemplada por la lista de equipo mínimo (MEL).

Poder Judicial de la Nación

Mencionó todos los cursos de capacitación que realizó, dijo considerar que les suministran las herramientas adecuadas, y señaló que su trabajo es supervisado tanto por inspectores de LAPA como de la DNA.

2) *Angel Diego ACOSTA ORTEGOZA*

Refirió a fs. 3640/3641 que el término canibalizar se utiliza cuando se extrae un componente de un avión para ponérselo a otro. Mencionó que el WRZ estuvo parado en el hangar durante cuatro o cinco meses en 1998, y se le sacaron componentes, pero no sabe si se le pusieron a ese avión componentes de otras aeronaves.

Dijo que a su criterio, LAPA contaba con un pañol de repuestos suficiente, y que lo que pasaba es que quizás en el mismo día se rompían en dos aviones distintos el mismo componente, y por tal motivo no contaban con el repuesto, entonces en esos casos se hacía un intercambio de componentes con un avión que estuviera parado, como en su momento el WRZ. Que podían llegar a hacer dos o tres cambios por semana; que la orden de intercambio la da el jefe de turno o el team leader, y por cada intercambio se confecciona una planilla que registra el componente, el avión del cual se extrae el mismo y al que se le coloca; que si el otro avión está parado, se le puede extraer un componente que afecte la seguridad del vuelo. Que dicha planilla debe contar con los sellos del mecánico que hace el trabajo y del inspector que lo supervisa.

Señaló que sus tareas se las reporta a su team leader o al jefe de turno, y es supervisado por los inspectores e la empresa; agregando que jamás vio a personal de la Fuerza Aérea que supervisara el trabajo de ellos desde octubre de 1996.

Manifestó que ha ocurrido alguna vez que al poner en marcha los motores de un avión, por alguna falla en algún instrumento, los pilotos hayan avisado que el avión estaba “no go”, y en ese caso lo que se hace es reparar el desperfecto, y si no es posible solucionar el problema no se sale.

Que si hubiera discrepancias entre comandante y mecánico en el sentido de que el primero dijera que el avión estuviese “no go” y a entender del segundo estuviese en condiciones de volar, se le daría aviso al team leader o al jefe de turno; luego lo que se hace es fijarse en la MEL si ese desperfecto está permitido para volar, y en caso afirmativo, el avión debe salir.

Dijo que las horas extras las hacía porque quería o porque se las ofrecían, y que con la llegada de más aviones, a su entender faltarían mecánicos.

3) Víctor Antonio TEFFAJA

Declaró a fs. 4260/4261 que como mecánico de inspección se encarga de estar en los hangares efectuando inspecciones programadas de los aviones, con un horario fijo de 23,00 a 7,00 horas de lunes a viernes, y que no tiene sello de mecánico, por lo que todos sus trabajos son supervisados. Señaló que la cantidad y calidad de las herramientas que se le facilitan, son suficientes y aptas para la tarea.

Dijo desconocer el término “canibalizar” en la jerga aeronáutica, y dijo que en el caso de que no hubiera repuestos suficientes, si el avión tiene que volar sí o sí, hay dos opciones: o queda parado por falta de ese material o se puede intercambiar elementos con otro avión que estuviera desprogramado; que también podría ser que estuviera dentro de la MEL. Que esta opción a él no le compete ya que al estar en inspección, cuando llega el avión ya está fuera de servicio.

Indicó que desconoce si LAPA se maneja con stock suficiente o no de repuestos, pero señaló que cuando ha pedido repuestos simples y consumibles, no ha tenido problemas.

4) Alejandro Javier LULLO

Refirió a fs. 3650/3653 que su función como mecánico de mantenimiento de línea era encargarse de controlar entre vuelo y vuelo las condiciones técnicas de la aeronave, supervisado y sin sello. Dijo que creía que la cantidad de mecánicos estaba bien, pero que a veces no hay gente en

Poder Judicial de la Nación

inspección (ya que domingo y lunes tienen franco) y si sale alguna inspección se le ofrece a alguno quedarse a cubrirlos.

En cuanto al término “canibalizar”, señaló que significa sacar algún componente de un avión, que puede estar en servicio o no, pero que debe estar parado o no puede volver al servicio, para agregárselo a otro avión. Que cuando se cambia un componente se efectúan en base a todas las indicaciones del manual, pese a lo cual la operatoria efectuada se llama canibalización. Que creía que al LV-WRZ le sacaron componentes porque hubo un tiempo en el que estuvo parado.

Manifestó que le parecía que el pañol de repuestos de LAPA estaba completo, ya que cuando se le requiere algo, casi siempre está. Que en el caso de que hubiera un problema técnico y no hubiera repuestos, se busca un avión que no esté operativo ese día para cambiar el componente. Que si el componente a reemplazar está por encima de la MEL, el avión al que se le sacó el repuesto no puede volver a volar hasta tanto se le reponga el componente; y si no se pudo conseguir el repuesto, ese avión al que se le ha removido la pieza no vuela hasta que se la consigue. Que la orden de remover algún componente puede ser dada por un mecánico con sello, por el team leader, por el jefe de turno y por el gerente de mantenimiento o ingeniería. Que no sólo debe estar autorizado sino que se deben completar las planillas de intercambio de componentes; es decir que todo queda registrado, y uno no puede ir arbitrariamente a retirar un componente de un avión para pasárselo a otro sin autorización y sin que nadie se dé cuenta.

Dijo que sus tareas son supervisadas por el team leader o el jefe de turno, y algunos deben ser sellados además por el inspector; que desconoce que existieran inspectores de la Fuerza Aérea.

5) Néstor Jorge MADDALENO

Dijo a fs. 4257/4259 que las herramientas que se le entregan por turno y que se encuentran en el pañol son unas de las mejores que hay en el

mercado y son suficientes para cumplir con sus tareas de mecánico de mantenimiento de línea; que los repuestos también normalmente son los suficientes.

En cuanto al término “canibalizar” en la jerga aeronáutica, señaló que puede entenderlo o interpretarlo como sacarle al avión algún elemento sin efectuar las indicaciones de los manuales, sin efectuar los pasos necesarios para la remoción o sin completar la documentación que se debe efectuar y que respalda el trabajo realizado. Pero que si esta remoción o intercambio de componentes se efectúa en debida forma, no sólo siguiendo los manuales y los pasos para efectuarla, sino también completando la documentación, es una práctica habitual que se efectúa sin ningún inconveniente, utilizando un avión que no esté programado o que esté fuera de servicio, siempre y cuando se haya comprobado en el pañol que no había el repuesto que se requería, y que dicho avión estaba fuera de servicio por un problema distinto al que debía solucionar. Que le consta que se le extrajeron componentes al WRZ para ser utilizados en otros aviones durante el tiempo en que estuvo parado.

Señaló que la operatoria cuando no hay un repuesto en el pañol y hay un avión fuera de servicio, es verificar que la pieza que se necesita esté operativa y sea compatible con la necesitada, y con la autorización necesaria, un mecánico puede efectuar la remoción cumpliendo detenidamente con las indicaciones del manual para ese tipo de extracción y completando las planillas correspondientes que son las de intercambio de componentes y la tarjeta de remoción o planilla suplementaria de trabajo, que queda en el avión al que se le sacó la pieza o en el pañol de materiales.

Aclaró que en el caso de que hubiere un problema técnico y no haya repuesto, hay dos caminos: el primero es que el avión puede volar basado sobre la MEL (lista de equipamiento mínimo), con algún componente de algún sistema inoperativo; que esto está estipulado en los manuales y no hay posibilidades de inventar nada, se debe comprobar cuál es la falla y ver si se puede seguir volando. El otro es aplicando el intercambio de componentes al cual aludiera anteriormente. Que esto puede ser autorizado por el declarante –

Poder Judicial de la Nación

que es jefe de turno- o por algún superior; y en algunos casos deben ser controlados por un inspector de LAPA. Si ninguno de estos dos caminos es viable, el avión queda fuera de servicio.

En cuanto a inspectores de la Fuerza Aérea, dijo que nunca ha sido supervisado por ninguno, y que sí han concurrido son los de la DNA, que efectúan controles periódicos sobre la parte de planeamiento o ingeniería, y a veces van a la pista para verificar cómo se realizan los trabajos.

Por otro lado, dijo que efectúa muy pocas horas extras, ya que normalmente no hay necesidad, y no es una exigencia de la empresa.

Señaló que si un avión estuvo un tiempo parado, y se lo utilizó como “repuestero”, para volver a volar necesita que se le efectúen inspecciones y hasta un vuelo de prueba. Que si se plantea una cuestión entre los mecánicos y un comandante sobre si la nave está o no en condiciones de volar, se resuelve entre gerencias.

6) Leonardo ALTAMIRANDA

Declaró a fs. 3647/3649. Dijo ser mecánico de mantenimiento de línea desde el 2 de febrero de 1997, cumpliendo funciones cuatro días de servicio y dos de franco, realizando ocasionalmente horas extras a pedido de la empresa dentro de los días de franco, y alguna prolongación de horario, respetando las horas de descanso.

Refirió que “canibalizar” implica que a un avión que se encuentra operativo se le quita un elemento, dejándolo incompleto, para ser colocado en otro avión; es decir que el canibalismo no está autorizado; sin embargo, dijo que el intercambio de elementos sí se encuentra autorizado, siempre que exista una orden que así lo determine (por aislación de falla o por orden de ingeniería). Que tal intercambio puede efectuarse entre elementos del mismo avión, o de un avión a otro, y debe verificarse que ambos aviones funcionen. Que el avión al que se le quita el elemento para colocárselo al que posee la falla, puede estar en plataforma o bien en tránsito. Que este

intercambio está autorizado para sistemas secundarios, o sea que no son primordiales para la seguridad del vuelo.

Manifestó que consideraba que LAPA tenía los elementos necesarios en el pañol de repuestos para abastecer a la flota de aviones, y que le suministraban las herramientas adecuadas para efectuar sus tareas.

En cuanto al caso en que no hubiera repuestos suficientes, dijo que dependía de la falla del avión; que se recurría a la lista de la MEL, y si estaba contemplada, el avión podía salir a volar, si no, quedaba en tierra (no go), y esto lo decide el jefe de turno y el inspector.

Por último, dijo que su trabajo era supervisado por inspectores de LAPA, no de la Fuerza Aérea.

7) Jorge Rubén MARIN

Refirió a fs. 4262/4264 que se desempeñaba como mecánico de mantenimiento de inspección, encargándose de estar en los hangares efectuando inspecciones programadas de los aviones, y sostuvo que la cantidad y calidad de las herramientas que se le facilitaban, tanto en el pañol como en las cajas de herramientas de su turno, eran suficientes y aptas para la tarea.

En cuanto al término “canibalizar” en la jerga aeronáutica, dijo que significaba sacar componentes vitales de un avión que está parado y que dejará de prestar servicios, para su venta o reemplazo en otro avión. Aclaró que el término se utiliza cuando se trata de un avión que no volará más, que está o va a estar totalmente fuera de servicio y que no será utilizado en el futuro. Señaló que distinto es que el intercambio se efectúe sobre un avión que esté desprogramado, ya que esto no sería canibalizar sino que sería efectuar un intercambio de componentes, lo que está legalmente permitido y previsto. Que lo que debe tenerse muy en cuenta es la compatibilidad de los elementos a sacar y remover, ya que ello está determinado en los manuales, tanto del fabricante de la pieza como los de Boeing, y deben efectuarse todos los pasos permitidos y completarse las planillas requeridas. Que generalmente se efectúa para aislar una falla.

Que recuerda haber extraído componentes del WRZ, y también haber participado del primer grupo que tuvo la tarea de reponer todos sus componentes, que fueron todos sacados del pañol y eran nuevos, por lo menos los consumibles. Que cuando un avión estuvo parado mucho tiempo, quien determina que está en condiciones de volver a volar es un inspector; que previo a ello deben haber reparado la falla, repuesto los componentes que se le extrajeron, y en algunos casos efectuar un vuelo de prueba.

8) *Herberto CUELLO*

Declaró a fs. 4338/4340, señalando que trabajaba en LAPA desde diciembre de 1993, y que su sello es L24. Refirió que “canibalizar” es retirar un material de una aeronave para colocárselo a otra, y que al WRZ se lo hicieron, ya que estuvo bastante tiempo parado.

Dijo que LAPA contaba con un pañol de repuestos que para los requerimientos mínimos para despachar aviones es suficiente. Que en caso de que no hubiera repuestos suficientes, la única solución posible es que haya una aeronave fuera de servicio a la cual se le pueda remover el componente para colocárselo al otro avión; y de no ser así, el avión queda parado. Que es el jefe de turno el que determina si es viable el intercambio y a qué avión se le va a remover el componente, calculando que se han tres intercambios por mes aproximadamente.

Que su trabajo era supervisado por inspectores de la empresa; en cambio los inspectores de la Fuerza Aérea supervisan inspecciones o trabajos más profundos, junto con la oficina técnica.

En cuanto a si un comandante entiende que un avión está en condicione s”no go” y el mecánico entiende lo contrario, dijo que si mantenimiento libera el avión a servicio es porque está operativo, y si el comandante no lo quiere volar, si hay alguna máquina disponible se cambia la aeronave.

Respecto a la cantidad de mecánicos, dijo que en general la falta de ellos se nota cuando se presentan casos en que hay que realizar trabajos que salen de la rutina; que igualmente en los días de semana hay turnos de inspección que en cierto modo sirven de apoyo para esa faltante.

9) Esteban Darío GRIMA

Refirió a fs. 4149/4150 que su función desde julio de 1999 es un interinato de team leader. Manifestó que “canibalizar” es un término que en aeronáutica no existe, y es un lunfardo que se usa cuando se sacan piezas de un avión para colocar en otro, siempre y cuando se haya consultado el catálogo de partes y tengan la misma efectividad. Que personalmente desmontó en varias oportunidades componentes de la aeronave siniestrada, por no haber repuestos en stock. Que sabe que la nave estuvo parada bastante tiempo, y supo por comentarios que fue por problemas que existían entre el dueño del avión y LAPA, por el leasing.

En cuanto a si el pañol de repuestos de LAPA era suficiente para abastecer a su flota de aviones B 737-200, dijo que es imposible tener un almacén que abastezca a toda la flota por el stock que hay que manejar, la cantidad de piezas que tiene un avión y los distintos aviones, y esto sucede en todas las empresas. Que cuando no hay repuestos suficientes, se pide en alquiler a otra empresa un repuesto habilitado (por convenio); si no lo tuviera, se pide el repuesto a AOG que lo solicita al fabricante, éste lo envía rápido y tiene otro costo, que cree es el 40% sobre el valor del repuesto; y como última alternativa, si la empresa tiene un avión fuera de servicio, se busca que esté el mismo componente y si corresponde por la efectividad se utiliza. Que en ese caso se hace una planilla de intercambio de componentes, que está firmada por el mecánico que la realiza, el inspector del turno y avalada con el nombre del jefe de turno, y también se hacen las tarjetas de inoperatividad del repuesto que se baja. Que la orden se podía efectuar sobre componentes que podían afectar la seguridad del vuelo.

Respecto a la capacitación que recibía por parte de la empresa para un mejor desarrollo de sus tareas, señaló que tiene seis años de trabajo en

la Fuerza Aérea y trece en Aerolíneas Argentinas, y que nunca hizo tantos cursos como en LAPA, inclusive en el exterior. Que LAPA le proporciona herramientas y además tiene propias.

Indicó que había dos inspectores de LAPA en el turno que supervisaba su trabajo, y en cuatro años fueron dos veces inspectores de la DNA.

Por último, dijo que la cantidad de mecánicos en su turno eran suficientes para los trabajos que realizaban.

10) Sergio Fabián TOURIÑO

Brindó su testimonio a fs. 4156/4159. Dijo que como mecánico de mantenimiento de línea, se encargaba de controlar entre vuelo y vuelo las condiciones técnicas de la aeronave. Que no conoce ni utiliza el término “canibalizar”.

Manifestó que cuando él entró a LAPA, en octubre de 1998, el WRZ estaba parado y lo estuvo un tiempo. Que él no efectuó ningún intercambio de componente de dicho avión a otro, y si alguien lo hizo, debería estar asentado en la planilla y tarjeta correspondiente, firmada por el mecánico que lo hizo y el inspector que lo controló, lo cual es un procedimiento normal. Que esto generalmente ocurre para aislar una falla (y no hay repuesto en el pañol). Que el pañol de repuestos de LAPA le parece el adecuado y suficiente, lo que no quita que a veces pueda faltar algún repuesto, pero dentro de lo normal. Indicó que en el caso de que hubiera un problema técnico y no haya repuestos, hay dos caminos: uno es que el avión puede volar basado sobre la MEL, ya que le puede faltar algún componente de algún sistema pero los mismos están duplicados o triplicados. El otro es aplicando el intercambio de componentes con algún avión que pueda aportar el repuesto y que esté inoperativo, y la orden puede ser dada por tres personas: el team leader, el jefe de turno y el gerente de mantenimiento; que él sólo puede sugerirlo. Que si ninguno de estos dos caminos es viable, el avión queda fuera de servicio. Que

todo queda registrado, uno no puede ir arbitrariamente a retirar un componente de un avión para pasárselo a otro sin autorización y sin que nadie se de cuenta. Aclaró que si bien es habitual que ocurra el intercambio, es el último recurso utilizado, ya que el hecho de remover una pieza, tanto cuando se saca, se pone o se traslada, implica un riesgo grande de que se afecte la misma o la que está vinculada a ella, por lo que se trata de evitar utilizar este sistema.

En cuanto a las herramientas, dijo que consideraba que se le han facilitado las adecuadas para realizar sus tareas, en cantidad y calidad.

Dijo que nunca fue supervisado por ningún inspector de la Fuerza Aérea; que sí han concurrido los de la DNA, pero no sabe el control que ejercen.

Agregó que en principio, si la MEL especifica que un avión está en condiciones de volar, así lo debería estar también para el comandante, ya que no tiene posibilidad de libre interpretación, es muy simple y fácil, por lo que no cree que se pueda dar una confrontación de este tipo entre mecánico y comandante con la MEL en la mano.

11) Nahuel PIÑEIRO

Su declaración obra a fs. 4332/4334. Señaló que ingresó en LAPA en agosto de 1999 como técnico aeronáutico.

Manifestó que “canibalizar” es cuando un avión está fuera de servicio pero sus partes rotables pueden ser utilizadas, y se le sacan componentes, se confeccionan las planillas de intercambios y se le colocan al avión que los necesite.

Que considera suficiente para abastecer a la flota de LAPA el pañol de repuestos de la empresa. Que en el caso de que no hubiera, el avión queda en el piso y se efectúa el pedido de los componentes por AOG de manera urgente, con lo cual el precio es más alto. Que su sector se ocupa del mantenimiento del interior de la cabina, por lo que normalmente no hacen intercambio de componentes; pero si lo hiciera, se llena la planilla de intercambio de componentes donde se toma el número de parte y serie de los elementos que se intercambian, las aeronaves de donde se sacan y donde se

colocan; todo es sellado por el mecánico y por un inspector y se deja anotado en un libro que tienen en su sección. Que cualquier componente se puede cambiar, bajo las normas específicas.

Dijo que regularmente su trabajo era supervisado por inspectores de LAPA, y nunca le tocó por inspectores de la Fuerza Aérea.

12) Sebastián Ernesto CENDRA

Declaró a fs. 4273/4274. Dijo que trabajaba en LAPA desde julio de 1998, como mecánico de mantenimiento.

Refirió que “pañol” es el lugar donde guardan las herramientas, y “canibalizar” no sabe lo que significa.

Señaló que le consta que a la aeronave Romeo Zulu le sacaron un codo hidráulico que fue colocado en otro avión que se había roto, y que eso es lo único que sabe que se le removió al mismo. Que él participó en el armado de esa aeronave, y siempre se utilizaron componentes recorridos, inspeccionados, nunca sacados de otra aeronave.

Al ser preguntado acerca de si en LAPA se realizaba el desmonte de algún componente de una aeronave fuera de servicio con el fin de colocarlo en una nave que prestara servicio, dijo que no le constaba que se utilizara dicha práctica, salvo el caso mencionado anteriormente. Que nunca realizó el desmonte de ningún elemento de una aeronave para colocarlo en otra, pero sí para realizar una reparación.

Agregó que el WRZ estuvo parado un tiempo; que cuando él ingresó a la empresa ya estaba fuera de servicio, y aproximadamente a fines de 1998 comenzaron a armarlo, no recordando cuándo finalizaron la tarea. Que desconocía el motivo por el cual quedó fuera de servicio como así también quién lo decidió.

Dijo que LAPA tenía un almacén de repuestos, y podría ser que faltasen elementos, pero consideró que con la cantidad que hay se puede trabajar bien.

Al explicar cómo se resolvería la situación en el caso de que no hubiera repuestos suficientes, expresó que dependía qué sistema afectara; que se consultaba la MEL, viendo los pasos a seguir del avión, que si está en condiciones de operar vuela y se difiere la novedad, y si no, se pone fuera de servicio. Dijo que la orden de proceder al cambio de algún componente en alguna aeronave se la daba su supervisor; que viene en una planilla con el número de parte y de componente a reemplazar, que la remite planeamiento o ingeniería; que también hay que completar la tarjeta que trae el componente a colocar, en la cual se asientan los datos del componente que se remueve, el número de serie y parte y el lugar de donde se sacó. Que la orden de efectuar el intercambio de componentes en aeronaves se puede hacer sobre componentes que pueden afectar la seguridad del vuelo, siempre y cuando el componente posea la efectividad de ambos aviones.

Señaló que su licencia es bajo supervisión, por lo que realiza su trabajo junto a un mecánico que tiene licencia habilitada para el avión con el que trabajan. Que ha sido supervisado por inspectores de LAPA en los ítems que lo requieren, pero nunca por personal de la Fuerza Aérea.

Indicó que una situación no go es una fisura de un fuselaje; que pasó una vez que hubo una duda de si hubo fisura o no, y se dejó el avión fuera de servicio. Que en otra oportunidad se constató que el fuselaje tenía una fisura, y directamente se lo dejó fuera de servicio. Que esto se determinó previa consulta al manual de mantenimiento del avión, y como no podía volar se lo dejó fuera de servicio, asentándolo el mecánico o el inspector en la planilla de inspección del avión.

Que el WRZ estuvo no go durante el tiempo en que estuvo parado, y desde que comenzó a volar, no.

Por último señaló que él está en la inspección nocturna, y para la cantidad de aviones que hay, a su criterio son suficientes los mecánicos.

13) Oscar Raymundo GUAYMAS

Refirió a fs. 4341/4343 que es mecánico aeronáutico, y trabaja en LAPA aproximadamente desde 1995. Que su sello era el L-151.

Poder Judicial de la Nación

Manifestó que pañol es el lugar donde se depositan sólo las herramientas de trabajo, y que donde se guardan los repuestos son almacenes; que canibalizar es una forma vulgar de decir cuando se saca una pieza de un avión para ser colocada en otro ante la falta del repuesto en el pañol, que después se recupera. Que siempre se han sacado parte de aviones para ser colocados en otros, incluso del WRZ.

Señaló que el almacén de repuestos de LAPA era suficiente para abastecer su flota; que hay cosas que faltan, pero lo principal está. Que en el caso de que no hubiera un repuesto, se saca el componente de alguna máquina que no se usa para instalarlo en otra, y eso es lo que se llama canibalizar. Que en varias oportunidades le fue ordenado por CCM el cambio o retiro de algún componente de alguna aeronave; que las órdenes son escritas y las dan en una planilla de cambio de componentes. Que se hace siempre y cuando el equipo que se va a cambiar sea efectivo, no cualquier equipo, si no tiene efectividad no se cambiaba.

Agregó que nunca faltaban las herramientas; que reportaba la realización de las tareas que le eran encomendadas a un inspector o a un team leader; que todos son supervisados por inspectores de LAPA.

Indicó que cuando no está el repuesto indicado, la aeronave está no go, es decir que no puede salir; que la MEL (manual) aprueba si la máquina está para salir; que no es frecuente que una aeronave esté no go, pero cada tanto se da; que se resuelve tratando de buscar el repuesto adecuado o se solicita su inmediata compra; que la interpretación de la MEL pasa por la oficina técnica (CCM).

Al ser preguntado sobre cómo se dirime la cuestión en el caso de que un comandante entienda que el avión está en condiciones no go y el mecánico entienda lo contrario, dijo que ni uno ni otro, sino que se resuelve según la MEL. Que puede haber discusiones, pero cuando hay una errónea interpretación de la MEL.

14) Rubén Héctor AMAYA

Manifestó a fs. 4396/4398 que es mecánico aeronáutico de LAPA desde 1995, y su sello es el L43.

Indicó que pañol es el lugar donde se guardan las herramientas que se utilizan para reparar las aeronaves, y el lugar donde se guardan los repuestos se denomina depósito de materiales, que es un depósito franco que está controlado por personal de la Administración Nacional de Aduanas, puesto que la mayoría son repuestos importados.

Dijo que no recordaba haberle sacado alguna pieza al WRZ; que sí es frecuente que se saquen piezas a un avión que está parado para ponérselas a otro que está en servicio, siempre y cuando la efectividad corresponda y se haga la documentación.

Señaló que el WRZ estuvo parado en el segundo semestre de 1998, más de dos meses pero menos de un año; que nunca supo las razones; recordó que fue a una inspección en Varig y luego se paró, no sabe si inmediatamente o al tiempo.

Acerca de cómo se resolvía la situación si no hubiera repuestos suficientes, expresó que en ese caso hay un listado de equipamientos mínimos que se denomina MEL, que es aportado por el fabricante, donde se establece el mínimo equipamiento que necesita la aeronave para su despacho. Que si el repuesto faltante está dentro de ese listado, el avión puede volar, y si no está contemplado por la MEL, se lo considera no go y no puede salir. Que si hay un avión parado porque está desprogramado y hay otro que está por salir, el Jefe de turno indica al mecánico que intercambie el componente, previo establecer la efectividad del elemento que se va a intercambiar y confeccionar las tarjetas par su seguimiento. Que el intercambio de elementos no es una tarea muy frecuente porque no siempre se cuenta con un avión parado, y en caso de que haya uno, sus componentes deber ser compatibles con los del otro. Que la decisión de intercambio la toma el jefe ce turno cuando se trata de elementos cuyo intercambio pueda hacerse fácil y rápidamente, como el caso de paneles o una válvula. Pero en el caso de que se trate de elementos más

Poder Judicial de la Nación

importantes, como una turbina, la decisión pasa por la Oficina Técnica puesto que entran en juego otras cuestiones de programación.

Describió el procedimiento que se instrumentaba para efectuar el cambio de algún componente y cómo se dejaba constancia de ello. Expresó que todo componente que se retira afecta la seguridad del vuelo del avión al cual se le retira; pero luego de hacerse el intercambio el avión es sometido a chequeos de acuerdo a los manuales de mantenimiento emitidos por el fabricante.

Señaló que cuando se termina el trabajo, se reporta la realización de las tareas que le son encomendadas al Team leader –como él- o al supervisor que se encuentre en ese momento, y también se da cuenta al inspector que debe inspeccionar el trabajo. Que cada turno tiene dos o tres inspectores de LAPA, y no sabe con qué frecuencia hay controles de la DNA, que él en los hangares los ve una vez por mes, quizás haya más pero él no se entera; que normalmente van al hangar, en la pista se ven muy pocos.

Indicó que si un avión está no go, quiere decir que no está en condiciones aptas para el vuelo de acuerdo al listado de equipamientos mínimos (MEL); y en ese caso se para el avión hasta que se solucione, sea por falta de repuestos o por novedades que no se puedan solucionar entre un vuelo y otro. Que todo lo que esté fuera de ese listado no se puede discutir. Si la falla está contemplada como tolerada en la MEL, y el comandante decide no salir, es su decisión, pero a él no le pasó nunca y no cree que ningún comandante adopte esa actitud.

15) Enrique Rafael BERNARDEZ

Declaró a fs. 4421/4423. Refirió que es técnico aeronáutico, empleado de LAPA, y que cumple funciones técnicas en el centro de control mantenimiento de la empresa, y desde agosto de 1999 pasó a la gerencia de control de calidad. Que dentro del CCM era analista de mantenimiento, cumpliendo sus funciones tanto en plataforma como en los hangares.

Señaló que el CCM efectúa los seguimientos de fallas, controles de materiales, coordina las inspecciones, tanto diarias como nocturnas, inspecciones “A” y “B”, etc. Que se dedicaba mayormente al seguimiento de fallas, comprobando por los manuales de qué se podría tratar e indicándoles a los mecánicos lo que se podía hacer; que también era el área que solicitaba los materiales, y la que controlaba los diferidos y disponía su cumplimiento.

En cuanto a la capacitación recibida desde que ingresó a la empresa, dijo que es muy buena, que tiene cursos efectuados de los aviones que se atienden.

Respecto al término “canibalizar”, señaló que se refiere a desmontar un componente operativo de un avión que está fuera de servicio o en espera de inspección, para ser colocado en otro que debe seguir estando en servicio. Que para efectuarlo se debe completar una documentación que consiste en planilla de intercambio de componentes y una planilla suplementaria en el avión que estaba fuera de servicio; que dichas planillas van firmadas por los mecánicos y en caso de ítems de inspección requerida, también lo debe firmar un inspector. Aclaró que el término canibalismo se aplica justamente no al intercambio de componentes, sino cuando se saca un componente de un avión y no se repone, dejando el hueco. Si efectuara el intercambio, no sería canibalizar sino precisamente intercambiar.

Agregó que dichas operaciones pueden efectuarse si no se cuenta en el almacén con la pieza requerida y hay un avión fuera de servicio o en inspección. Que asimismo la pieza extraída inoperativa se lleva al almacén de repuestos para su destino final, llevando consigo una tarjeta con todos los datos de la pieza, del avión que fue sacado y de la pieza que la reemplazó. Refirió que si no hubiera repuestos suficientes y el avión tiene que volar sí o sí, hay dos opciones: o queda parado por falta de ese material o se canibaliza con otro avión. Que también podría ser que estuviera dentro de la MEL, con lo cual el avión puede volar con el ítem diferido, según el plazo previsto en la misma MEL y que será controlado por el centro de control de mantenimiento (CCM).

Poder Judicial de la Nación

En cuanto al WRZ, dijo que le constaba que estuvo parado cerca de unos ocho meses en 1998, creyendo que por el vencimiento de uno de los motores y que no se llegaba a un acuerdo contractual. Que a raíz de que estaba parado, se lo canibalizó durante ese tiempo, y a su vez se fueron solicitando estas piezas, por lo que finalmente fueron repuestas con piezas nuevas. Que el CCM, a medida que se va canibalizando un repuesto, se lo pedía al departamento de materiales, con la inscripción “avión en el piso”, y cuando llegaba el repuesto se lo colocaba nuevamente.

Señaló que el inspector de LAPA debe ser quien autoriza nuevamente a un avión para vuelo. Que en el caso del WRZ, también lo tuvo que autorizar la DNA y también se efectuó un vuelo de prueba dado que había estado mucho tiempo parado.

Manifestó que a su juicio, el almacén de repuestos de LAPA resultaba suficiente para abastecer a la flota de aviones de la empresa y en particular a los Boeing 737-200, y también el stock de materiales.

Al ser preguntado acerca de cómo se resuelve si para los mecánicos el avión está “go” y para el comandante está “no go”, dijo que puede ser que la falla sea diferible por MEL, y si a pesar de esto el comandante no lo quiere volar, se consultará al jefe de turno y éste con la gerencia de operaciones, ya que el problema supera el área de mantenimiento. Que también el comandante puede consultar la MEL, que la tiene cada avión, por lo que le parece extraño que ocurriera eso, ya que la MEL no tiene interpretación, es rígida, lo que es MEL para uno, lo debe ser para el otro. Que por otra parte, el elemento que quedó diferido deberá llevar un cartel que indique que está inoperativo.

Indicó que los inspectores de la DNA concurren frecuentemente a los hangares, ven la documentación, los diferentes talleres, los trabajos efectuados por los mecánicos, etc.

Agregó que no efectúa horas extras ya que su trabajo es full time, trabaja hasta que se termina el trabajo, pero lo que sí se le respeta con las doce horas de descanso y los dos francos semanales.

16) Juan Carlos Felipe SPIRITO CONFALONIERI

Refirió a fs. 4344/4346 que es técnico aeronáutico y trabaja en LAPA desde el 13 de marzo de 1997.

Expresó que “canibalizar” es un procedimiento habitual a través del cual se cambia un componente de un avión a otro. Que le consta que al WRZ le han sacado componentes como a otros. Señaló que ese avión volvió unos dos o tres meses antes del accidente de una inspección “C” más “D” muy profunda, y desde esa fecha hasta el accidente, no recuerda haberle colocado componentes de otros aviones. Que el avión había estado parado aproximadamente nueve meses, suponiendo que el motivo fue que se le iba a efectuar una inspección que no se comenzó, y luego se empezó a canibalizar ese avión.

En cuanto a la suficiencia del pañol de repuestos de LAPA, aclaró que dicha empresa tiene un sistema distinto al de las demás compañías aéreas argentinas, ya que cuenta con “pañoles externos”; que la misma solicita a dos o tres empresas distintas la provisión de los componentes y en el término de doce horas la empresa cuenta con ese repuesto. Que si bien este sistema es caro, la razón de manejarse así radica en que LAPA cuenta con aviones cuyos componentes difieren entre sí, es decir, no son compatibles los unos con los otros; por tal motivo tener los componentes de cada uno de los aviones en pañol resultaría tener un capital muy importante, muerto. En cambio, con este sistema ese capital no está muerto y a su vez al momento de necesitar un repuesto la empresa lo tiene en doce horas. Que inclusive a veces el componente que le remiten no lo compra sino que lo alquila hasta tanto se repare el componente que presentó la falla o que esté vencido.

Explicó que en el caso de que no hubiera repuestos suficientes, había dos posibilidades: una, parar el avión; y la otra, canibalizar a un avión

Poder Judicial de la Nación

que estuviera parado.; suponiendo en los dos casos que la MEL no permitiera que el avión volara en esas condiciones.

Refirió que personalmente hizo en varias oportunidades intercambios de componentes, para lo cual no es necesario que exista una orden del superior, sino simplemente que el mecánico detecte la falla y entienda que hacer el intercambio sea la solución más viable, ya que va a quedar registrado en la documentación que corresponda. Agregó que en un mes se pueden hacer tanto treinta como sesenta intercambios, ya que la cifra varía según las circunstancias del trabajo. Que se registra en el RTV, en una planilla de cruce de componentes, en la cual se carga en el AMIS para el seguimiento del componente, y en una tarjeta donde se identifica el componente que acompaña al componente desmontado.

Respecto a quién reportaba sus tareas, dijo que si la novedad lo superaba, se la comunicaba al jefe de turno o a su superior inmediato; caso contrario la realizaba y dejaba constancia de ello. Que su trabajo era supervisado por los inspectores de LAPA, y en los doce años que trabaja, tanto en LAPA como en Aerolíneas Argentinas, jamás vio a nadie de la DNA.

Señaló que le ha pasado tener aviones en condiciones de no go. Que en ese caso la determinación la toma él y la actitud que se toma es tratar de levantar la falla, o cambiar el avión por otro; si no, se cancela el vuelo.

Refirió que si un avión está en condiciones de salir según el listado de equipamiento mínimo que determina cuáles de las fallas pueden ser diferidas y cuáles no, el comandante tiene la obligación de hacerlo. Que han ocurrido controversias o discusiones entre mecánicos y comandantes, pero muy pocas, y siempre las provocan uno o dos comandantes: uno de ellos es Díaz Jurado, que no lo hace más desde que fue a hacer un curso a los Estados Unidos.

Que a su entender, la cantidad de mecánicos de mantenimiento en proporción a la flota de LAPA y las escalas de destino, no es suficiente, que se refleja en la demora en el cumplimiento de los horarios de vuelo.

17) Pablo Adolfo EMALDI

Su declaración se encuentra a fs. 4347/4349. Refirió en la misma que es técnico aeronáutico empleado de LAPA, y su sello es el L-82.

Refirió que tienen un pañol de herramientas con las que trabajan, y un pañol de materiales, donde están todos los repuestos que están habilitados por los talleres, y los repuestos nuevos que pasaron por aduana; que todos están con sus tarjetas de aptos para ser utilizados en los aviones.

Dijo que el término canibalizar no lo usan; que viene de Aerolíneas Argentinas desde hace muchos años, y vendría a ser como un intercambio de componentes, que se hace cuando hay un avión parado por cualquier motivo que está esperando un repuesto para poder volar, y hay otro avión al cual se le quita el repuesto para ser colocado. Que se hace dejando debida constancia de los componentes que se intercambian y el repuesto que no sirve se lleva para su reparación. Que a todos los aviones se les sacan componentes, y en todos lados pasa lo mismo. Agregó que los componentes del WRZ estaban todos en condiciones, si no, no hubiera podido volar.

Indicó que el WRZ estuvo parado como nueve meses, suponiendo que debe haber sido por la espera de algún repuesto; que es probable que se le hubieran ido sacando partes para ser colocadas en otros aviones; que estuvo parado porque se hizo una cadena; es decir que primero se estuvo a la espera de algún repuesto y como no llegó inmediatamente, se le fueron sacando partes que necesitaban otros aviones, lo cual hizo que se postergue su utilización hasta que se dijo que no se le sacarían más partes a ese avión; pero que previo a que el avión volviera a volar se le completaron todos los elementos que se le habían sacado.

Agregó que el pañol de repuestos de LAPA es suficiente para abastecer a su flota de aviones; que tal vez no estaban todos los componentes para cambiar todas las partes del avión, pero la cantidad era importante, y en el caso que no hubiera, se mandaba pedir directamente a la Boeing o al distribuidor de ese componente.

Poder Judicial de la Nación

En cuanto a si en alguna oportunidad le fue ordenado el cambio y/o retiro de algún componente de un avión, dijo que ese es su trabajo. Que por ejemplo si se rompe un altímetro y hay algún avión parado por cualquier motivo, y según el número de parte el componente puede ser cambiado (lo cual está en el catálogo de partes del avión –IPC-), se hace una planilla de intercambio de componentes, en la que se anotan el número de parte y de serie de cada instrumento, y a qué matrícula de avión va a parar cada uno en caso de que los dos vayan a parar a algún avión. Si no, se hace la misma tarjeta pero el que se toma como que está fallando, se manda al pañol de materiales para ser enviado al taller correspondiente, el cual va acompañado con una tarjeta en la cual se verifica que el componente está fuera de servicio.

Que trabajó como dos meses en el armado del WRZ, que fue cuando se dijo que no se le sacarían más partes y comenzaron a ponerle todos los componentes que le habían sacado.

Agregó que se puede hacer intercambio de componentes que afecten la seguridad del vuelo, si los testeos posteriores no arrojan fallas.

Indicó que regularmente su trabajo era supervisado por inspectores de LAPA, pero no de Fuerza Aérea.

Que la MEL determina que un avión está no go, y se soluciona pidiendo el repuesto y esperando a que llegue. Dijo que el hecho de que un comandante entienda que el avión está no go y el mecánico lo contrario, puede pasar en las empresas que trabajan con dos MEL, pero LAPA trabaja con una sola y no tienen ese problema.

18) Adrián Alejandro MONTAIUTI

Declaró a fs. 4388/4389. Dijo que es empleado de LAPA desde el 13 de diciembre de 1995, y que nunca escuchó el término canibalizar.

Indicó que al WRZ le han sacado componentes para colocárselos a otros aviones, que las partes son intercambiables, y eso queda todo registrado.

Agregó que LAPA tiene un almacén de materiales, y es suficiente para cambiar los componentes que generalmente se cambian. Que ni no hubiera, se pide un AOG que es un pedido de materiales que se hace al proveedor, que es urgente. Que la otra posibilidad es hacer un intercambio de componentes con otro avión dejando constancia de lo que se sacó y lo que se puso, y esto es una práctica común, establecida y permitida. Que es el supervisor quien determina si se hace o no el intercambio. Que todo componente tiene una tarjeta de identificación donde figura si es nuevo, reparado, removido u operativo; que en esa tarjeta queda asentado el motivo de la remoción y el mecánico o inspector que la hizo; que también queda asentado en los libros de mantenimiento y en la planilla de intercambio, y en el sistema de la empresa, donde se hace el seguimiento de los componentes. Que se puede hacer sobre componentes que pueden afectar la seguridad del vuelo, pero uno de los dos aviones va a quedar parado. Que no hay componentes que no pueden ser intercambiados.

Dijo que los ítems que son de inspección requerida, son supervisados por el inspector, y el resto lo realizan los mecánicos.

Señaló que hubo aviones que estuvieron en condiciones no go, y quedaron parados. Que si al avión se le realizaron las inspecciones correspondientes y está go, el avión tiene que salir, y el comandante no tiene autoridad para determinar si está go o no go. Que en realidad lo que hace el comandante es reportar la falla en el RTV y mantenimiento es el que determina si el avión está o no en condiciones de volar.

19) Carlos Miguel Angel ALBERTI

Declaró a fs. 3019. Manifestó que es técnico aeronáutico de Aerolíneas Argentinas, y cumple horario rotativo de ocho horas. Refirió que en el momento del accidente estaba cerrando los portones del hangar de Aerolíneas Argentinas que se encuentra pegado al cuartel de bomberos, frente a la calle tres, junto a Juan Arcos, compañero de trabajo, cuando éste le advirtió "...el avión, Carlitos, el avión..." y cuando se dio vuelta ve un avión que tenía apenas levantada la nariz, es decir el tren delantero. Aclaró que a la

Poder Judicial de la Nación

altura de esa calle tres, los aviones ya están por lo menos a unos quince metros del suelo, es decir están volando, por lo que le llamó mucho la atención, palpitando enseguida las consecuencias que ello traía.

Dijo que además, pudo apreciar que el avión iba a gran velocidad (unos cuatrocientos kilómetros por hora), la que es normal para estar en vuelo pero no para estar en tierra. Recordó que a la altura del cuartel de bomberos, el avión apoyó la nariz nuevamente en pista y siguió con una carrera impresionante. Que en ningún momento escuchó los reversores ni que se intentara frenar la aeronave; sólo puede decir que escuchó desacelerar los motores, ya que cuando pasó a la altura de ellos pasó casi en silencio, como si no estuviera usando los motores.

Agregó que cuando vio el avión todavía con la nariz levantada, tanto él como su compañero salieron corriendo hacia el cuartel de bomberos para avisar, corrieron gritando, y mientras iban hacia allí escucharon la primera, y en seguida la segunda explosión; casi simultáneas, y supone (ahora) que la primera puede haber sido cuando cruzó la reja.

Indicó que cuando llegaron al cuartel, los bomberos ya estaban saliendo, así que tardaron muy poco tiempo en llegar al lugar, y cree que lo hicieron antes de que la torre les avisara.

Señaló que cuando vio el avión por primera vez no tenía fuego en ninguna de sus partes, viendo todo su lado derecho; refiriendo que el avión no traía fuego, pero sí una gran velocidad.

20) Ramón Benedicto FLEITAS

Declaró a fs. 4441/4442. Técnico aeronáutico que refirió haber trabajado en LAPA desde abril de 1995.

Manifestó que en la jerga aeronáutica, el pañol es el lugar donde se encuentran las herramientas que se van a utilizar para los trabajos que se van a hacer sobre el avión, y existe otro pañol donde se encuentran depositados elementos de los aviones. Y que por canibalizar se entiende sacar

un elemento de un avión con la autorización del personal de ingeniería o del inspector habilitante, para ser colocado en servicio, es decir ser colocado en otro avión.

Respecto al LV-WRZ, dijo que por lo que sabe, no le habían sacado componentes a ese avión para colocárselos a otros; que al momento de hacer la inspección sobre ese avión le sacó componentes pero para reemplazárselos por otros, no para hacer intercambio de componentes con otros aviones. Refirió que ese avión estuvo parado cuatro o cinco meses, y que tiene entendido que el motivo era por cambio de motores. Que la determinación de parar un motor como en este caso, la toma Ingeniería, que es el sector donde llevan el seguimiento de los componentes de los aviones.

En cuanto al pañol de repuestos de LAPA, dijo que era suficiente para abastecer a la flota de aviones de la empresa. Que en el caso en que no hubiera repuestos suficientes, se requería a ingeniería se solicite ese repuesto a través de un pedido AOG y mientras tanto el avión queda parado.

Señaló que en alguna oportunidad le fue ordenado el intercambio de componentes de alguna aeronave, siempre habilitado por el inspector. Que la orden se la puede dar el jefe de turno, o el que esté a cargo del turno. Que no puede decir en cuántos casos sucedió, pero no es una práctica frecuente. Indicó que su sello es el L39.

Refirió que del intercambio se deja constancia en una tarjeta adonde se anota el número de parte y de serie del componente removido y del colocado. Al ser preguntado acerca de si el intercambio se puede efectuar sobre cualquier componente de la aeronave, dijo que si consultando el manual, éste determina que los componentes son efectivos, se puede hacer el intercambio sobre cualquier componente.

En cuanto a su capacitación, dijo que hizo cursos de todos los aviones de la flota de LAPA, y las herramientas que le dieron fueron las adecuadas para el trabajo. Que sus tareas normalmente se las reportaba al inspector de LAPA (en este caso el jefe de turno), que era quien las supervisaba, no habiendo sido nunca supervisado por inspectores de la Fuerza Aérea.

Poder Judicial de la Nación

Añadió que tomó conocimiento de aviones en condiciones de no go por fallas, y en ese caso toma intervención el inspector, que es quien lo determina. Que cuando el avión se encuentra en esas condiciones queda en el piso hasta tanto se levante la falla que hace que el avión esté así.

Al ser preguntado acerca de cómo se dirime la cuestión en el caso de que un comandante entienda que el avión está en condiciones no go y el mecánico entienda lo contrario, dijo que el inspector, que previo a despachar el avión a servicio consultó la MEL, le hace saber al comandante que el avión está en condiciones de salir, pero no participó ni tuvo conocimiento de que hayan ocurrido ese tipo de discusiones.

Manifestó que hace horas extras cuando se lo pide la empresa, y lo hace para tener un mayor ingreso económico.

Agregó que en la inspección diaria trabajan sobre un mismo avión dos mecánicos, al igual que en la inspección de tránsito, indicando que para él era suficiente la cantidad de mecánicos de mantenimiento en proporción a la flota de LAPA y las escalas de destino.

En tercer lugar, lo vertido por comisarios y auxiliares de abordaje, empleadas de LAPA, las cuales también detallaron los cursos de capacitación que recibieron:

1) *Natalia Carolina FENCHUK*

Declaró a fs. 7803/7805. Dijo que ingresó a LAPA como auxiliar de abordaje el 15 de mayo de 1999; que la capacitación en dicha empresa es constante y cada vez mejor; que los cuarenta días de vacaciones anuales (treinta consecutivos y diez opuestos) son obligatorios; que considera que las pautas de seguridad de la empresa son óptimas.

Manifestó que sólo es posible la presencia en la cabina de mando, en tierra, previo al despegue, para que el personal de cabina dé el OK de emergencia a los pilotos o pida algo que necesite chequear, por ejemplo las

luces de emergencia, cuyo mando se encuentra dentro del cockpit en los aviones 737; que en altura crucero se permite el ingreso, esto es, cuando el avión ya alcanzó los 10.000 metros de altura; y previo al aterrizaje, puede ingresarse a la cabina de mando sólo para dar el OK del aterrizaje, y sólo está habilitada para ello la comisario de abordó.

Refirió que nunca llegó a volar con Gustavo Weigel, a quien conocer por cruzarlo en los pasillos de la empresa; que a Etcheverry no lo conoció; y a Verónica Tantos la conoció laboralmente, no pudiendo dar mayores precisiones al respecto.

2) *Carla Verónica FOJO*

Prestó declaración a fs. 7198/7199. Dijo que ingresó a LAPA en abril de 1996 como recepcionista, luego fue auxiliar de abordó, y desde septiembre de 1998 comisario de abordó. Que su función es organizar el trabajo de las auxiliares que se encuentran en la cabina. Que considera que todos los cursos que realizó y realiza anualmente son de utilidad; y que las condiciones de seguridad en LAPA son buenas, pues si no lo fueran no estaría volando.

Refirió que se llama “cabina estéril” a los minutos antes del despegue y aterrizaje, y que en ese período no se puede interrumpir el cockpit, excepto que haya alguna emergencia declarada.

Manifestó que tenía muy buena relación con Gustavo Weigel, y era muy profesional, muy buen persona y compañero. Respecto a Luis Etcheverry, sólo voló con él una vez, y era muy agradable. Que Verónica Tantos era una de sus mejores amigas, y profesionalmente era excelente y muy consciente.

3) *Yanina Ethel RODRIGUEZ*

Su declaración obra a fs. 7503/7504.

Señaló en la misma que es comisario de abordó de LAPA desde el 1º de enero de 1999, habiendo ingresado a dicha empresa el 1º de junio de 1997. Dijo que los cursos recibidos en LAPA, son obligatorios, y los

Poder Judicial de la Nación

considera útiles y suficientes; y que está conforme con las condiciones de seguridad de la empresa.

Manifestó que durante el período de “cabina estéril” –cuando el avión va por debajo de los 10.000 metros de altura- (carroteo, despegue, aproximación y aterrizaje), la tripulación no puede entrar al cockpit, salvo que sea por algún caso de emergencia. Que ella como Comisario puede entrar para dar información sobre circunstancias relevantes inherentes al vuelo, y en el caso que ella no pudiese, puede delegar tal función en una auxiliar.

Indicó que conoce al Comandante Weigel por haber volado en varias oportunidades con él, quien era excelente tanto a nivel profesional como personal. Que no conocía a Luis Etchevery y que con Verónica Tantos voló mucho, y también era excelente como persona y profesionalmente.

4) *Natalia Carolina TITTONELL*

Declaró a fs. 7575/7578. Dijo que empezó a volar en LAPA como auxiliar de abordaje el 1º de julio de 1999. Describió detalladamente sus tareas y funciones como tal, y las prácticas de emergencia y evacuación realizadas. Indicó que considera que los cursos realizados son útiles y casi completos, porque faltaría poner en práctica la utilización de los equipos de emergencia. Asimismo, manifestó que está totalmente conforme con las pautas de seguridad de la empresa en todo momento.

Señaló que no sabe si hay una disposición por escrito, pero sabe porque se lo dijeron verbalmente comisarios y comandantes, que no se puede interrumpir a los pilotos cuando están concentrados en su trabajo, y en ese caso no se puede hablar. Que en lo que respecta al momento de carroteo, de despegue o aterrizaje, ella está sentada cuidando la puerta que le corresponde, y por eso no va al cockpit; agregando que cuando el avión está en altitud de crucero pueden entrar, y esto siempre se cumple.

Que a Weigel no lo conocía; que no recuerda si voló con Etcheverry , y a Tantos la conocía de vista, por lo que no puede especificar cómo eran ni a nivel personal ni profesional.

5) *Marcela CERROTA*

Declaró a fs. 8394/8396. Dijo que es comisario de abordó, y que ingresó a LAPA en septiembre de 1995. Señaló que la mayoría de los cursos realizados son teórico-prácticos, y los considera de gran utilidad y fundamentales para el perfeccionamiento.

En cuanto a sus vacaciones, dijo que la empresa no permite que aquellas se acumulen. Que considera que las condiciones de seguridad son buenas, pues de lo contrario no estaría volando.

Respecto a las disposiciones que restringen la presencia de personal de cabina en el cockpit, dijo que a partir de que se pone en marcha los motores y hasta los 10.000 pies durante el ascenso, y ocho minutos antes de aterrizar, se prohíbe la interrupción del mismo, salvo un caso de emergencia, y eso se denomina “cabina estéril”.

Agregó que conocía a Weigel, quien era muy bueno como persona, no pudiendo emitir opinión acerca de su profesionalismo. Que a Luis Etcheverry no lo conocía, y con respecto a Verónica Tantos, voló poco con ella, y luego, ocupando idéntico cargo, no compartían los vuelos.

6) *María Josefina SPORLEDER*

Declaró a fs. 8283/8285. manifestó que es auxiliar de abordó, y que ingresó a LAPA el 6 de agosto de 1999. Señaló que en lo personal, se encuentra conforme con las condiciones de seguridad de la empresa.

Agregó que existen restricciones para el ingreso al cockpit durante lo que se llama “cabina estéril”, que consisten en que cada uno debe concentrarse en la función sin distraerse con nada. Que la regla general es que sólo entra la comisario de abordó, pero se le puede pedir autorización para ingresar durante el vuelo, salvo en los momentos de despegue y aterrizaje. Que el concepto de “cabina estéril” es el tiempo durante el carreteo, el

Poder Judicial de la Nación

despegue, ascenso hasta los 10.000 pies de altura más o menos, y luego comienza nuevamente durante la aproximación y aterrizaje.

Refirió que a Weigel, Etcheverry y Tantos no los conocía, y nunca los vio.

7) *María Fernanda CERVIÑO*

Declaró a fs. 8437/8438. Auxiliar de abordaje que ingresó a LAPA en enero de 2000. Describió las funciones que realiza, señaló que considera los cursos que hizo como útiles y suficientes, que nunca hizo ningún reclamo de seguridad a la empresa puesto que está conforme con ella.

Indicó que una vez que el avión comienza a carretear, comienza el concepto de “cabina estéril”, que es el momento en el que el comandante y el primer oficial están leyendo las listas y preparando todo para el despegue, por lo que no se puede entrar al cockpit; que una vez que el avión alcanzó la altura crucero, sí se puede entrar.

Manifestó que no conoció a los tripulantes del avión siniestrado.

8) *Mayra Astrid CARBALLO*

Declaró a fs. 3333/3334. Dijo que ingresó en LAPA en 1993, y es supervisora del área de tráfico. Que su función es la organización del personal y atender algún requerimiento especial; que esa área se encarga del despacho de los vuelos, de los embarques, arribos y ventas.

En lo que respecta al vuelo 3142 a Córdoba el 31/8/99, dijo que no hubo ninguna irregularidad, por lo que ella no intervino para nada, y el cierre de ese vuelo lo hizo Wenceslao Bedoya.

9) *María Florencia SALINES*

Declaró a fs. 8069/8071. Dijo que comenzó a volar en LAPA el 4 de noviembre de 1996, y que considera que los cursos que realizó fueron útiles, suficientes y no les agregaría ningún tema. Manifestó que cree que le

adeudan vacaciones del año 1997, pero tiene que chequearlo. Que está conforme con las pautas de seguridad de la empresa. Que no sabe si existe una disposición de la empresa respecto de la presencia de personal de cabina en el cockpit, pero que ella como tripulante de cabina puede entrar y salir cuantas veces quiera, menos en las fases críticas del vuelo (carroteo, despegue, aproximación y aterrizaje). Que esto solamente se puede violar en casos de emergencia. Que cabina estéril son todos los momentos en que todos los tripulantes del avión no deben realizar tareas no relacionadas al vuelo a la seguridad del mismo; que empieza y dura hasta los 10.000 pies de altura, y luego cuando desciende de ellos. Que en ese momento sólo entra para dar el OK de cabina. Que las circunstancias de emergencias que informaría violando la cabina estéril son casos como por ejemplo fuego o humo, pero en el caso de que en el rodaje un pasajero le informara que ve líquido cayendo del ala o hielo en el ala, lo tranquilizaría y se lo informaría al comandante luego del despegue, porque considera que no son situaciones que pongan en peligro la seguridad del vuelo.

Agregó que nunca practicó la apertura y cierre de puertas con el avión en posición inclinada o simulando golpe o abolladura, o trabajada con algún objeto.

Indicó que los pasos a seguir en una emergencia no preparada, son sentarse en el asiento más cercano que tenga y esperar que se detenga el avión y la orden de evacuación del cockpit que, si no llega, daría ella misma acercándose a la salida de emergencia; abrirla, tirar de la manija del tobogán y evacuar; que siempre hay que inflar los toboganes en caso de evacuación, y un ejemplo de emergencia no preparada es el accidente del WRZ, donde hubiese realizado los pasos señalados, y sin lugar a dudas viendo el fuego.

En cuanto a Weigel, dijo haber volado con él tres veces, y que no tuvo ningún inconveniente; que voló algunas veces con Etcheverry pero no llegó a conocerlo bien, y que no tuvo problemas; y no recordó haber volado con los dos juntos. De Tantos, tiene entendido que era una buena profesional.

10) Sonia SKARDZIUS

Poder Judicial de la Nación

Declaró a fs. 8145/8147. Manifestó que es Comisario de abordó, que ingresó en LAPA el 1° de julio de 1995, y previo a ello trabajó en LADE y en Austral. Detalló exhaustivamente todos los cursos que realizó, que consideró útiles y suficientes para su trabajo. Agregó que se sentía conforme con las condiciones de seguridad de la empresa.

Señaló que no se puede interrumpir la “cabina estéril”, que es un momento en el que cada uno de los miembros de la tripulación tiene que estar concentrado y actuando en tareas inherentes únicamente al vuelo. Que cabina estéril es en el despegue desde la puesta en marcha de los motores hasta los diez mil pies de altura y en el aterrizaje a partir de los diez mil pies de altura hacia abajo y hasta que se apagan los motores. Que se interrumpe cuando entra y da el OK de cabina, pero si aún no terminaron de chequear la lista, espera a que lo hagan y recién ahí puede hablar.

En cuanto a los tripulantes del vuelo siniestrado, dijo que conoció a los tres. A Etcheverry de vista; con Weigel voló muchas veces como copiloto y como comandante, siendo ella la comisario, y los vuelos en general fueron normales. Que con Tantos tuvo un vuelo cuando era auxiliar, y se desempeñó bien.

11) Sabrina Irma MARTINELLI

Declaró a fs. 8148/8150. Manifestó que es comisario de abordó, y que ingresó a LAPA en noviembre de 1996 como auxiliar. Indicó que los cursos teórico-prácticos que hizo fueron útiles y suficientes. Que siempre tomó sus vacaciones.

Señaló que hay una circular que habla de los momentos en que se puede y no se puede entrar al cockpit; que por debajo de los 10.000 pies de altura, se encuentra la cabina estéril y no se puede ingresar; por arriba de esa altura se puede ingresar.

12) Janet Lorena RIVOLLIER VILLALOBOS

Declaró a fs. 8342/8344. Manifestó que es comisario de abordó, y que ingresó en LAPA el 5 de febrero de 1997. Dijo que los cursos que realizó fueron útiles y suficientes; y que está conforme con las condiciones de seguridad de la empresa.

Refirió que el concepto de cabina estéril comienza desde que los motores se ponen en marcha hasta que se llega a los 10.000 pies, que coincide cuando el comandante saca los carteles indicadores de los cinturones; o bien puede ser tres minutos después de despegar y ocho antes de aterrizar; o bien cuando el comandante enciende los carteles de cinturones iniciado el descenso, hasta que corta los motores en plataforma.

Que conoció a los tres tripulantes del avión siniestrado; con Luis Etcheverry voló una vez, y que el vuelo fue normal; que con Gustavo Weigel voló entre tres y cinco veces, en vuelos siempre normales; con Verónica Tantos ingresaron juntas a la empresa, voló una sola vez con ella, y profesionalmente se desempeñó bien.

13) Samanta Marine CELIZ

Declaró a fs. 10454/10456. Señaló que es auxiliar de abordó, y que ingresó a LAPA el 18 de marzo de 1998. Dijo que todos los cursos que realizan son de carácter teórico-práctico, y que de acuerdo a su experiencia puede decir que la totalidad de ellos son útiles y muy suficientes, sobre todo el de CRM, encontrándose muy conforme con la instrucción que recibe día a día. Que se encuentra de acuerdo con las condiciones de seguridad de la empresa.

Agregó que sólo se permite la presencia en la cabina de mando, si el comandante lo permite, una vez transcurridas las fases críticas del vuelo, y que estas restricciones son por debajo de los 10.000 pies de altura, en que no se puede ingresar al cockpit.

Dijo que voló varias veces con Weigel y con Etcheverry, no sintiéndose capacitada para referir cómo eran profesional o personalmente.

14) Romina Virginia BIZZOZERO

Poder Judicial de la Nación

Declaró a fs. 7010/7012. Dijo que cumple tareas en LAPA como comisario de abordaje desde el 24 de abril de 1993.

Al describir los cursos que realizó, manifestó que recordaba que Ricardo Piñeyro daba un recurrente de emergencia y era muy bueno dando el curso, que fue mucho más profundo que los anteriores. Agregó que luego del siniestro del 31/8/99, no se incrementaron los cursos, sino que se siguió con el orden natural de su vencimiento.

En cuanto a las vacaciones, dijo que desde la vigencia del convenio que rige la materia, se respeta mucho, y anteriormente no se respetaban las horas de descanso, que uno volaba y volaba; que esto era así en 1993 ó 1994. Que todo ahora se encuentra muy organizado, y no como en los comienzos de la empresa.

Señaló que las condiciones de seguridad de la empresa son óptimas.

Respecto a la esterilidad de la cabina, dijo que se respetaban las normas tanto ocho minutos antes de carreteo y tres previos al aterrizaje; que en ese momento cada miembro de la tripulación se debe encargar de sus ocupaciones específicas, que es pensar en cuestiones que se refieren únicamente a cuestiones de seguridad, ante la eventualidad de que se produzcan hechos que pongan en riesgo el vuelo o a alguno de los pasajeros. Aclaró que a veces suelen charlar con los pilotos sobre cuestiones triviales, destacando que esas charlas se producen una vez finalizados todos los chequeos.

Indicó que a Etchevery no lo conocía; que con Weigel voló bastante, incluso en SAAB, que era una persona agradable y de muy buen trato, que siempre estaba de buen humor. Que Tantos era una chica muy predispuesta a lo que le gustaba su trabajo.

15) Ariana Elisabet FORTE

Declaró a fs. 9015/9017.

Manifestó que es auxiliar de abordó de LAPA, desde el 13 de enero de 1998; que los cursos que realizó le resultaron útiles y suficientes para cumplir su función; que está conforme en cuanto a las condiciones de seguridad de la empresa.

Refirió que no sabe si existe una normativa, pero sabe que no se debe entrar al cockpit en las fases críticas del vuelo, como por ejemplo carreteo, despegue, aproximación y aterrizaje, y se puede entrar una vez que se apaga el cartel de los cinturones.

Indicó que con Gustavo Weigel voló dos veces, y los vuelos fueron normales; con Luis Etcheverry voló una vez, y el vuelo fue normal; y con Verónica Tantos voló una vez, y se desempeñó profesionalmente en forma normal.

16) *María del Pilar RIBAS SOMAR*

Refirió a fs. 8872/8874 que es auxiliar de abordó de LAPA, a la cual ingresó en julio de 1999; que todos los cursos teórico-prácticos que hizo son extensos, y para hacerlos a uno le debe gustar lo que hace, y le fueron de gran utilidad e interés; que está conforme con las condiciones de seguridad de la empresa.

Agregó que no se puede entrar al cockpit, salvo para dar el OK de cabina, antes de alcanzar los 10.000 metros durante el ascenso, y durante el descenso por debajo de los 10.000 metros, función que cumple la comisario, y eso es lo que se denomina “cabina estéril”. Que también permanece esta prohibición cuando están encendidos los carteles en vuelo, por alguna turbulencia.

No recordó haber conocido a los tripulantes fallecidos.

17) *Gretel Gimena GALLO*

Manifestó a fs. 9025/9026 que es auxiliar de abordó de LAPA desde el 1º de noviembre de 1998, que todos los cursos que realizó le resultaron útiles y suficientes para su función; que no le adeudan vacaciones y nunca solicitó que se le abonara la suma correspondiente a dicho concepto ni

se lo ofrecieron; que está conforme con las condiciones de seguridad de la empresa.

Señaló que sabe que no se puede entrar al cockpit en los momentos críticos del vuelo porque se lo dijeron en los cursos.

Refirió que no conoció a Verónica Tantos; que voló muy pocas veces con Gustavo Weigel, en vuelos normales; y con Luis Etcheverry voló dos veces.

18) Analía Verónica PEREZ MONTERROSO

Declaró a fs. 9049/9051. Refirió ser comisario de abordo de LAPA, adonde ingresó como auxiliar en marzo de 1993; que considera que todos los cursos que realizó son de gran utilidad y fundamentales para su perfeccionamiento; que nunca solicitó trabajar durante el mes de vacaciones que le correspondía a cambio del pago del período laboral, y tampoco le consta que alguien lo haya solicitado y que la empresa hubiera accedido. Que considera que las condiciones de seguridad de la empresa son buenas.

Agregó que no pueden entrar en el cockpit durante las fases críticas del vuelo, concretamente, por debajo de los diez mil pies, y es lo que se llama “cabina estéril”. Que el Comisario puede entrar, pero no puede hablar para no interrumpir comunicaciones con torre, por ejemplo; debe esperar que los pilotos le pregunten qué necesita.

Dijo que voló con Weigel en reiteradas ocasiones, y en lo profesional jamás tuvo problema alguno, siendo sus vuelos normales. Que a Luis Etcheverry no lo conocía, y a Verónica Tantos la tuvo como auxiliar y era excelente, no pudiendo opinar acerca de su desempeño como comisario ya que no pueden volar dos juntas.

19) María Costanza MASSARI

Refirió a fs. 9018/9019 que es auxiliar de abordo de LAPA, donde ingresó el 1º de agosto de 1998; que considera que los cursos que le

dictaron le resultaron útiles, pero cree que deberían ser un poco más extensos, sobre todo en el avión B 757. Que no le adeudan vacaciones. Que está conforme en cuanto a las condiciones de seguridad de la empresa.

Dijo que el concepto de cabina estéril se lo enseñaron en el curso inicial.

Que voló dos veces con Weigel, y los vuelos fueron normales.

20) Erica Dora SCHULTSCHIK

Declaró a fs. 8924/8926.

Refirió que es auxiliar de abordaje, y que ingresó a LAPA el 4 de agosto de 1996. Consideró que todos los cursos efectuados son de utilidad, los cuales se van perfeccionando y profundizando con el correr del tiempo. Que se encuentra conforme con las condiciones de seguridad de la empresa en el rol que a ella le compete.

Indicó que durante la etapa crítica del vuelo, por debajo de los diez mil metros, -que abarca tres minutos después del despegue y ocho minutos antes del aterrizaje, únicamente puede tomar contacto con el cockpit la comisario de abordaje, para dar el OK de cabina. Que en ese momento no se pueden hacer cosas que no conciernan a la seguridad del vuelo. Que generalmente este tipo de restricciones se cumplen siempre.

Dijo que voló con Weigel cuando él era copiloto.

21) Luciana Florencia PICCINALI

Declaró a fs. 10551/10552. Manifestó que es auxiliar de abordaje de LAPA, empresa a la cual ingresó el 27 de octubre de 1998. Consideró que los cursos efectuados fueron útiles y necesarios, y fueron dictados en relación a los aviones que vuela. Que está conforme con las condiciones de seguridad de la empresa.

En cuanto a la “cabina estéril”, señaló que está reglado que durante las fases críticas del vuelo, como el carreteo, despegue, aproximación y aterrizaje, no se debe ingresar a la cabina de mando, y fuera de las mismas, si todo está normal, no hay problema en ingresar.

22) Rossana Beatriz ZAYAS

Refirió a fs. 6980/6982 que es comisario de abordaje, y que ingresó a LAPA el 1º de mayo de 1998. En cuanto a las condiciones de seguridad de la empresa, dijo que está conforme con las mismas, que se cumple con las reglamentarias.

Dijo que se respeta la esterilidad de la cabina hasta pasados los diez mil metros, y nunca se realizan charlas informales sobre temas triviales en momentos de realizarse los chequeos, al menos en sus vuelos.

Que voló con Weigel como copiloto, y no notó nada extraño en lo referente a lo profesional; resaltando en lo personal su buen humor constante. Respecto a Tantos, hizo muchos vuelos cuando ella era auxiliar y uno solo como comisario; que en ese vuelo no ingresó a la cabina más allá de lo reglamentario.

23) María Laura OLMOS HERBIN

Declaró a fs. 7614/7616. Refirió que es auxiliar de abordaje de LAPA desde el 1/1/99, no habiendo trabajado antes en ninguna línea aérea, y que todos los cursos que realizó, teóricos y prácticos, fueron útiles y suficientes. Que realizó el curso de CRM en diciembre de 1999, que duró todo un día, y los contenidos eran acerca de la comunicación entre los pilotos y el personal de cabina, conciencia situacional, y se analizaban en base a casos de accidentes que había fallado, habiendo tratado el siniestro aquí investigado.

Manifestó que para ella las condiciones de la empresa son seguras, que no tiene miedo de volar, agregando que el día anterior al accidente ella había volado en el mismo avión, y al chequear los elementos de emergencias, notó que faltaba la baliza, comunicó dicha circunstancia a las autoridades, quienes le manifestaron que serían repuestas en breve, enterándose después, por leer la reglamentación, que se puede volar sin balizas si las mismas van a ser renovadas durante un plazo máximo de hasta un mes.

Indicó que se denomina “cabina estéril” al lapso que va desde que se pone en marcha el motor hasta llegar a los 10.000 pies de altura, en el cual la tripulación no puede entrar al cockpit, excepto que se trate de un caso de emergencia. Que en el momento previo al despegue, la Comisario ingresa a la cabina para dar el OK a los pilotos, debiendo esperar a que ellos le pregunten si está OK la cabina. Y al momento del aterrizaje, la cabina vuelve a la faz denominada “cabina estéril”, y se prohíbe su ingreso a la misma.

Agregó que conoció a Weigel y a Etcheverry por haber volado con los dos juntos la semana anterior al accidente, durante dos días seguidos.

24) *María Cecilia CUÑADO*

Declaró a fs. 1876/1877 y a fs. 10386/10387. Dijo que ingresó en LAPA en diciembre de 1996 como auxiliar de abordaje, siendo a la fecha de su declaración comisario.

Refirió que la última vez que voló el avión LV-WRZ fue el 31 de agosto, en que hizo dos vuelos, el Nro. 3280 a Resistencia, y otro a mar del Plata. En el primero, el comandante era Velásquez y el copiloto Cao, y en el segundo, el comandante era Taboada y el copiloto Orsi, y en ambos no hubo ningún inconveniente, y tampoco reparaciones en las escalas.

Señaló que ese avión lo voló en varias oportunidades, no recordando inconvenientes.

Indicó que con el copiloto Etcheverry voló sólo una vez, y el comandante era Weigel; que el vuelo se desarrolló con total normalidad. Que anteriormente había volado con Weigel, y esos vuelos también se desarrollaron con normalidad.

Agregó que nunca escuchó una alarma, no comentarios acerca de que se activasen sin existir el desperfecto técnico correspondiente.

Manifestó que los cursos que realizó en LAPA fueron útiles y suficientes, y que tuvo un aborto de despegue un año y medio atrás, saliendo de Aeroparque en un 757, y el comandante era Gazzera; que la causal fue un indicador que les obstruyó la salida, no recordando el motivo.

Que está de acuerdo con las condiciones y pautas de seguridad de la empresa.

En cuanto a la “cabina estéril”, dijo que consiste en las restricciones para ingresar al cockpit durante el carreteo, despegue, aproximación y aterrizaje, y se puede entrar durante la altura de crucero.

25) Marisa Silvana HERNANDEZ

Declaró a fs. 7981/7983. Refirió que es comisario de abordaje; que dentro de sus funciones se encuentra el dar el okay de cabina y de galley, cuando están listos los pasajeros, y en ese momento entra al cockpit y hace la seña de que está todo bien; que sólo entra y espera que la miren, y ahí hace la seña.

Manifestó que ingresó a LAPA en agosto de 1996. Que realizó cursos teóricos y prácticos; que realizó apertura de puertas, pero nunca con el tobogán enganchado, considerando que lo puede hacer ya que si bien es más pesado, hacerlo no es cuestión de altura ni de fuerza sino sólo de práctica. Igualmente, a los cursos que valoró como útiles y suficientes, le agregaría este tema.

Señaló que no más de cinco veces tuvo abortos de despegue. Que en una de ellas se prendió la luz del parking brake, se abortó el despegue, volvieron a la plataforma, y se pudo constatar que se había tratado de un falso contacto de la alarma. En cuanto al resto de las circunstancias, fueron similares.

Refirió que estaba conforme con las condiciones de seguridad de la empresa.

Describió el concepto de cabina estéril, y dijo haber volado con Weigel varias veces, los vuelos fueron normales y como persona le caía bien. Que también voló varias veces con Etcheverry, normalmente. Que Verónica Tantos fue su auxiliar, y profesionalmente se desarrollaba muy bien.

26) *María Andrea CALIFRE*

Declaró a fs. 9848/9850. Señaló que es auxiliar de abordó de LAPA, donde ingresó en febrero de 1997. Que está muy conforme con las pautas de seguridad que impone la empresa, no habiendo efectuado nunca ningún reclamo. Por otro lado, dijo no tener opinión formada respecto a Weigel o a Tantos.

27) *Cecilia MUÑOZ*

Declaró a fs. 7935/7937. Dijo ser comisario de abordó internacional; que ingresó a trabajar en LAPA el 6 de junio de 1995, volando aviones B 737-200, 737-700, 757-200 y 767-300.

Señaló que la totalidad de los cursos que realizó fueron útiles y muy suficientes, encontrándose muy conforme con la instrucción que recibió día a día. Que de acuerdo a su experiencia, dijo que las condiciones de la empresa son seguras, de lo contrario no continuaría volando en la misma.

28) *Vanesa Susana MIRA*

Declaró a fs. 7096/7098. Manifestó que es comisario de abordó, y que ingresó a LAPA en febrero de 1997. Que nunca tuvo inconvenientes con relación a las máquinas, y personalmente está muy conforme con la empresa y sus condiciones de seguridad, que son muy buenas.

Dijo que Weigel se desempeñaba profesionalmente como cualquier otro piloto.

29) *Marina TRACZ*

Declaró a fs. 7200/7202. Refirió que es comisario de abordó de LAPA de B 737-200 y 737-700, y que ingresó a la empresa aproximadamente en septiembre de 1995, y nunca estuvo en otra empresa. Que realizó todos los cursos obligatorios, teóricos y prácticos, y de emergencias, y de cada avión que voló ya que tiene que estar habilitada. En cuanto a las horas de vuelo en el mes, dijo que no se pueden exceder las noventa. Que esto se cumple , ya que la empresa no hace volar a nadie que esté pasado. Que no realizó curso de

Poder Judicial de la Nación

CRM a la fecha de su declaración porque estaba con licencia por embarazo y maternidad. Respecto a las condiciones de seguridad de la empresa, dijo que a su criterio son muy buenas ya que se tiene todo el equipo de emergencia requerido para cada vuelo en condiciones; porque los aviones no tiene casi nada de fallas, están en condiciones, y porque la capacitación en sí es mucho mejor que en otras épocas; que este cambio se produjo en la empresa mucho antes del accidente, cuando empezó a crecer mucho, y a medida que crecía ella veía que se mejoraba.

Señaló que la cabina debe estar “estéril” en los momentos considerados más críticos de vuelo, y esta disposición se cumple, tanto por los pilotos, auxiliares y comisarios de abordó.

En cuanto a Weigel, dijo que voló con él en SAAB y 737, y que lo considera una excelente persona, un excelente ser humano, y en lo profesional cree que le gustaba muchísimo volar.

Que el día del accidente voló con destino a Bahía Blanca minutos antes de que ocurriera, así que se enteró cuando llegó allí.

30) *Karina Paola LEON*

Declaró a fs. 8450/8451. Auxiliar de abordó de LAPA, dijo que inició su carrera allí e ingresó el 16 de mayo de 1999. Que realizó los cursos correspondientes, que le resultaron útiles y suficientes, e hizo el curso de CRM en septiembre/octubre de 1999. Señaló que no le deben vacaciones, y que está conforme con las condiciones de seguridad de la empresa. Indicó que se puede ingresar al cockpit una vez que se está fuera de la cabina estéril.

Manifestó que voló algunas veces con Weigel y los vuelos fueron normales, profesionalmente se desarrolló bien.

31) *Luciana María MORENO*

Declaró a fs. 9144/9146. Comisario de abordó de LAPA, señaló que ingresó como auxiliar el 5 de agosto de 1996, y que realizó todos los

cursos y rindió los exámenes correspondientes para su carrera, los que le parecieron útiles y suficientes para su trabajo. Que la empresa no le adeuda vacaciones, y se siente segura con las condiciones de seguridad de la empresa.

En cuanto a la cabina estéril, dijo que significa que cada uno debe estar concentrado en sus tareas y no puede haber interrupciones en determinados momentos del vuelo, y sólo se puede ingresar al cockpit cuando el comandante sacó los carteles indicadores de los cinturones.

Manifestó que conoció a los tres tripulantes fallecidos. Que voló dos veces con Weigel cuando era copiloto y una o dos veces con Etcheverry, y los vuelos fueron normales. Con Tantos voló bastantes veces, y profesionalmente le parecía correcta.

32) Valeria ROSALTO

Declaró a fs. 7716/7717. Auxiliar de abordaje que refirió haber ingresado a LAPA en julio de 1999, y haberse desempeñado antes en SW. Manifestó que todos los cursos que hicieron a su entender fueron muy completos y totalmente útiles.

Respecto a haber tenido inconvenientes en algún vuelo, dijo que a la semana del accidente, en un vuelo de Ezeiza a Neuquén, tuvieron que regresar a Ezeiza ya que no se abrían los flaps, no recordando quiénes eran los pilotos y compañeras.

Dijo estar totalmente conforme con las condiciones de seguridad de la empresa.

En cuanto a Weigel, dijo conocerlo y que a nivel profesional era normal, como cualquier piloto, y a nivel personal le parecía muy macanudo.

33) Silvia Elizabeth CASTRO PAGNOTTA

Declaró a fs. 10035/10036. Auxiliar de abordaje de LAPA que ingresó en la empresa el 19 de enero de 2000. Dijo que todos los cursos que realizó son de carácter teórico práctico, y por su experiencia puede decir que la totalidad de ellos son útiles y muy suficientes, encontrándose muy conforme con la instrucción recibida.

Poder Judicial de la Nación

Refirió que no tiene ni día ni horario fijo de labores, que se rige por una programación de vuelos mensual entregada por la empresa donde constan los días de vuelo; que como mínimo debe tener diez días libres obligatorios en un mes calendario, y las horas de descanso entre vuelo y vuelo se encuentran previstas en una tabla, donde según la cantidad de horas de servicio les corresponde determinada cantidad de horas de descanso. Aclaró que nunca escuchó comentarios de que la empresa abonara las vacaciones a cambio de que los empleados continuaran trabajando.

Señaló que se encuentra muy conforme con las condiciones de seguridad que impone la empresa.

Respecto a la cabina estéril, dijo que rige desde la puesta en marcha de los motores del avión hasta los 10.000 pies de altura y desde esos 10.000 pies hasta que se apagan los motores no se puede ingresar a la cabina. Que alcanzada la altura crucero (por arriba de esos pies), siempre y cuando no se encuentre encendido el cartel de ajustarse los cinturones, y si alguna situación anormal lo requiere, se puede ingresar al cockpit.

34) Marina Gabriela Virginia CERVANTES

Declaró a fs. 7797/7799. Comisario de abordaje de LAPA desde marzo de 1997, dijo que ingresó a la empresa en noviembre o diciembre de 1994.

Manifestó que tiene entendido que por ley no se permite solicitar no gozar las vacaciones y que se le abonen, y que está previsto todo lo referente a los tiempos de descansos, horas de vuelo y vacaciones en el decreto ley 671; que respecto de las horas de servicio, dijo que son como máximo doscientas, no recordando si en el mes o en el trimestre.

Agregó que las condiciones de seguridad de la empresa son buenas, y que si ella tuviera alguna duda sobre algo no estaría volando, “colgaría el vuelo”. También que cotidianamente cumple con lo que rige para cabina estéril.

Refirió que Weigel era muy buena persona y muy buen compañero.

Quiso destacar de la empresa que luego del accidente fueron muy humanitarios, a nadie se lo obligó a volar, que aún hay chicas sin volar y todos los que querían fueron ayudados por psicólogos; que tiene confianza con la gente que vuela y las condiciones del avión, ya que ella no podría en juego su vida, la que no vale un sueldo, y si tuviera duda de algo, se bajaría del avión y no volaría.

35) *Myriam Andrea BUSTAMANTE*

Declaró a fs. 8176/8178. Comisario de abordaje de LAPA, refirió que se inició como auxiliar en Austral, y entró en LAPA en marzo de 1993. Que dentro de todos los cursos que realizó, también hizo el CRM, y fueron útiles y suficientes para su trabajo.

Respecto a sus jornadas, dijo que tiene diez días libres por mes, de los cuales cuatro deben ser consecutivos y el resto alternados; que las horas de descanso se calculan con una tabla del decreto 671, en función a las horas de servicio.

Agregó que está conforme con las condiciones de seguridad de la empresa; y sobre lo que se llama “cabina estéril”, dijo que significa que hasta los diez mil pies y debajo de los diez mil pies, sólo debe hablarse en el cockpit lo concerniente al vuelo; que si ingresan a él cuando están haciendo las listas de chequeo, no pueden interrumpir, tienen que esperar a que el comandante o el copiloto les hablen.

Refirió que con Gustavo Weigel voló algunas veces cuando él era copiloto y ella comisario, y los vuelos fueron normales y se desarrollaba profesionalmente en forma normal. Que voló bastante con Verónica Tantos, y profesionalmente trabajaba muy bien, era muy alegre y muy buena persona.

36) *Eugenia Rocío BATTAFARANO*

Declaró a fs. 8289/8291. Auxiliar de abordaje de LAPA que ingresó en la empresa el 1º de julio de 1999, habiendo prestado funciones

durante enero de 1999 en Aerolíneas Argentinas. Dijo que considera que todos los cursos realizados son de utilidad.

Señaló que no tiene ni día ni horario fijo de trabajo; que tiene una programación mensual, entregada los día 28 de cada mes, consistente en días de vuelo, días de guardia, días no programados y días libres inamovibles.

Agregó que se encuentra conforme con las condiciones de seguridad de la empresa.

37) *Claudia LETELIER*

Declaró a fs. 10141/10143. Comisario de abordaje que dijo haber ingresado en LAPA el 6 de agosto de 1996 como auxiliar de abordaje, siendo su función primordial la seguridad en vuelo.

Señaló que el contenido del CRM es la buena comunicación que tiene que haber entre toda la tripulación y la importancia que ésta tiene.

Indicó que durante toda su permanencia en LAPA no ha tenido ningún inconveniente en vuelo ni caso de “emergencia declarada”. Que se encuentra conforme con las pautas de seguridad que impone la empresa.

38) *María Sol DUCLOS*

Declaró a fs. 8501/8503.

Refirió ser auxiliar de abordaje, que ingresó a LAPA el 8 de enero de 1998, no teniendo antecedentes en otra empresa, siendo su función la de preservar la seguridad de los pasajeros.

Consideró que todos los cursos que realizó fueron de utilidad, que no ha tenido inconveniente en vuelo alguno, y se encuentra conforme con las condiciones de seguridad de la empresa y no ha efectuado reclamo sindical alguno.

Manifestó que voló dos veces con Weigel, pero profesionalmente no es apta para calificarlo; que nunca tuvo problema con él, quien tenía con ella un trato agradable y correcto.

39) Margarita Ana CHABAUDIE

Declaró a fs. 1043710439.

Manifestó que es auxiliar de abordaje de LAPA, a la cual ingresó el 24 de enero de 1998, y que nunca trabajó en otra aerolínea. Dijo que todos los cursos que realizó fueron útiles y suficientes.

Refirió que tuvo un inconveniente con un vuelo en la máquina B 737-200 matrícula LV-WPA, siendo el piloto Marcelo Gallino, en el cual tuvieron una emergencia con los flaps. Que el avión estaba completo en cuanto a pasajeros y combustible, y ni bien despegaron se presentó la emergencia; el comandante llamó a la Comisario Fernanda de Víctor y a ella para comunicarles la naturaleza de la misma, explicándoles los pasos a seguir; que se pusieron de acuerdo y se informó a los pasajeros lo que ocurría. Que se realizó un briefing que consistía en explicarle a los pasajeros que iban a sobrevolar la provincia de Mendoza durante una hora para consumir combustible y de esa forma tener menos peso, y que luego de ello iban a aterrizar en Mendoza ya que tiene una pista larga, que era lo que se necesitaba ya que los flaps estaban inhibidos. Que una vez que llegaron a Mendoza, los pasajeros volvieron en otros aviones y ese quedó en Mendoza, y la empresa envió desde Buenos Aires mecánicos para su reparación.

Agregó que está conforme con las pautas y normas de seguridad impuestas por la empresa. Dijo conocer las normas acerca de la cabina estéril.

Indicó que voló en varias ocasiones con Weigel cuando era copiloto; que era muy buen compañero de trabajo y a nivel personal era un buen tipo, divertido. Que voló tres veces con el copiloto Etcheverry, quien en su faz laboral era una persona normal y a nivel personal era divertido y hacía chistes. Respecto a Tantos, dijo que era buena profesional y en lo personal una amiga.

40) Marina Fernanda NUÑEZ

Declaró a fs. 7938/7940.

Poder Judicial de la Nación

Refirió ser comisario internacional de abordaje, y que ingresó en LAPA en agosto de 1993 como auxiliar de B 737-200.

Señaló que en el supuesto que se exceden en la cantidad de vuelos por error de programación, o no se respeten los tiempos de descanso, es responsabilidad de los tripulantes hacerlo saber a la empresa el hecho de que estarían volando en tiempo vencido.

En cuanto a inconvenientes en los vuelos, dijo que tuvo uno volviendo del sur, al avisarle un pasajero que observaba pérdida de líquido por una de las alas. Que ella comunicó esto al piloto, quien le refirió que lo habían visto y era un problema de líquido hidráulico. Que ante ello se comunicó a los pasajeros que estaban en presencia de un indicador de una falla y que por seguridad aterrizarían en Bahía Blanca. Que no fue técnicamente un aterrizaje forzoso; luego la máquina fue chequeada por mantenimiento sin pasajeros a bordo, y regresaron con pasajeros a Buenos Aires sin inconvenientes.

Indicó que conforme a su experiencia las condiciones de la empresa son muy seguras y nunca realizó reclamo alguno a las autoridades del gremio.

Respecto a los tripulantes fallecidos en el accidente, dijo que tenía más relación con Tantos y Weigel por ser con los que más vuelos realizó. Que Tantos fue su auxiliar varias veces; y a Weigel lo recuerda por haber volado en SAAB, siendo copiloto y luego comandante. Que con ellos tuvo una excelente relación profesional, y con Etcheverry sólo compartió un vuelo y le resultó una persona muy simpática.

41) *Geraldine Astrid ELOLA*

Declaró a fs. 8083/8085.

Refirió ser comisario de abordaje de LAPA, y haber ingresado a esa empresa el 1º de mayo de 1997, luego de hacer el curso inicial en Austral. Señaló que todos los cursos que hizo fueron útiles y suficientes para su trabajo; que el unificado fue el mejor de todos porque se incluyó más práctica,

incluso el de CRM que estuvo acompañado por videos y experiencias de otras situaciones de emergencia. Dijo estar conforme con las condiciones de seguridad de la empresa.

Indicó que voló con Weigel varias veces cuando él era copiloto, que no tiene opinión profesional de él, era una persona de muy buen humor y nunca tuvo ningún problema con el mismo.

Manifestó que el día del accidente estaba en Aeroparque cuando la tripulación del avión siniestrado se presentó a tomar el vuelo, y recuerda haberse cruzado con Weigel en el hall de LAPA cuando él entraba y ella salía; que se saludaron, le dijo que se iba de pernocte a Córdoba y nada más; lo notó como todos los días, aunque tampoco lo conocía demasiado.

Por último, lo expresado por otros testigos que, en su gran mayoría, presenciaron el hecho aquí investigado:

1) *Alejandro Héctor ROCHA*

Declaró a fs. 584/587. Refirió que se desempeña como vigilador de la empresa de seguridad Segurlock, contratada por LAPA; que el día del accidente concurrió a su lugar de trabajo a las 19 horas, manifestando que cumple funciones en el hidrante 27, lugar donde se encontraba estacionado el WRZ. Que en ese momento no se encontraba allí ninguna otra persona, y minutos más tarde se hizo presente en el lugar un móvil de catering, que ingresó la comida por la puerta principal de la aeronave; que luego llegó la carga, los bultos y el equipaje; en ese ínterin llegaron los dos mecánicos de LAPA; uno de ellos subió a la cabina del avión y procedió a efectuar el chequeo de las luces de la aeronave, desde el asiento del comandante, y el otro que se encontraba abajo, le indicaba si todo iba bien. Agregó que el dicente le refirió al segundo mecánico que había una luz de emergencia quemada, y ellos quitaron la tulipa de la misma. Que pudo observar que los mecánicos controlaron el funcionamiento de la totalidad de las luces, los tanques de nafta y los motores de las dos turbinas, que es el chequeo usual de prevuelo que se efectúa a todos los aviones antes de despegar. Que en ningún momento pudo

observar que los mecánicos repararan pieza alguna del avión, ni arribaron al lugar herramientas, ni team leader, lo que significa que el avión no presentaba en apariencia anomalía alguna. Que luego de subir el pasaje, escucha que el avión se ponía en marcha y salía del hidrante 27 de manera totalmente normal, y luego él se dirigió al módulo, donde a las 20,55 fueron llamados para dar una mano porque algo se estaba prendiendo fuego, dándose cuenta después de que era ese avión.

Agregó que en una de las planillas de inspección de las aeronaves, las cuales emite la Gerencia de Hangares del Aeropuerto Jorge Newbery y se entrega a los vigiladotes, mecánicos y al personal de rampa, donde figuran el número de vuelo, matrícula, horario de salida, de llegada y los destinos, pudo observar que en la perteneciente a la matrícula WRZ figura al pie una nota que se lee “tanque central” F.S. (fuera de servicio).

2) *Andrés Eduardo GAVIANO*

Declaró a fs. 599/600. Refirió que se desempeña en una empresa de equipamiento de catering de aviones, y el 31 de agosto de 1999 concurrió aproximadamente a las 19,15 hs con el camión a efectos de cargar el avión, juntamente con su compañero Rubén Guarnou, lo que hicieron como habitualmente.

3) *Victoria Carolina CACERES*

Declaró a fs. 1390/1391. Testigo presencial del hecho, dijo que salió de Costa Salguero con dos personas y se dirigían por Costanera; que estaban en un rodado esperando para doblar a la izquierda de la Av. Sarmiento, y ella venía en el lado del acompañante. Que mientras esperaban el semáforo, observó que el avión iba hacia ellos a una velocidad rápida, cruzando la Av. Costanera, siempre carreteando, y en ningún momento lo vio despegar; que venía con fuego importante en la parte de abajo; que luego el avión siguió avanzando, ingresó en el interior del predio de Punta Carrasco, y

allí se sintió el ruido del impacto y se prendió fuego la punta del avión; que se sintió el calor de las llamas y la mujer que estaba con ellos –Susana Rueco- le dijo al conductor que se corriera porque se iban a prender fuego; entonces doblaron por Av. Sarmiento, los interceptó nuevamente el semáforo, y en ese instante explotó el avión.

4) *Cristina del Jesús SOSA*

Declaró a fs. 581/583. Refirió que es suboficial auxiliar de la Fuerza Aérea, y cumple tareas en Aeroparque en el sector de control de movimiento terrestre, de 8 a 22 horas. Que su lugar habitual y diario de trabajo es en la misma plataforma, donde se estacionan las aeronaves y los equipos. Que la noche del 31/8/99 estaba recorriendo junto al suboficial Leiría en la Trafic que tienen asignada; a la altura de un acceso a rodaje que se denomina “eco”, vieron como “una especie de fuego con humo” y se dirigieron al lugar; que su primera impresión era que ese fuego estaba en la pista; su compañero se comunicó con la Torre y, yendo a toda velocidad por la perimetral, se dieron cuenta que era fuera de la pista. Señaló que instantes después la llamarada era mucho más grande, como un “hongo”. Que cuando llegaron a la cabecera y se bajaron vieron que la reja estaba rota, que el césped estaba marcado y demás indicios que demostraban que se trataba de una aeronave. Que en ese momento el fuero era moderado, no de grandes dimensiones como antes, y vio que era azul; que parecía que se estaba quemando gas, como si hubiera una casilla de gas. Que recuerda haber visto como si fuera “una silueta de casilla de gas, con ventanitas, con una llamarada azul que salía como un chorro, del color del fuego que produce una hornalla de cocina, y por detrás de esto, estaban las llamas amarillas.

Agregó que luego llegaron las ambulancias, personal de Fuerza Aérea, de Prefectura y de Policía, y todos ayudaban a los heridos, habiendo confundido su compañero Leiría a uno de ellos que tenía saco azul con tiras en sus mangas con el comandante de dicho vuelo, por habérselo manifestado esa persona al nombrado.

Le fueron exhibidas en el juzgado fotografías del piloto y del copiloto del avión, y no los pudo reconocer como al sujeto aludido.

5) *Gustavo Daniel STAMATO*

Declaró a fs. 596/598. Médico de la Fuerza Aérea Argentina del Aeroparque Jorge Newbery, manifestó que el día del hecho estaba por terminar con su turno de guardia en el mismo, cumpliendo funciones junto a la enfermera Vilma Méndez y al chofer Rubén Peraldi. Que a las 20,54 hs se le informó por intermedio de un timbre de emergencia que está conectado directamente con Torre de un alerta, y al comunicarse se le confirma que hay un avión de LAPA siniestrado en la punta sur de la pista. Por ello se dirige con sus compañeros en la ambulancia, y al arribar al sector por el lado interno del perímetro, estacionaron frente al lugar donde se encontraba rota la reja y la saltaron. Que lo primero que encontró es un Fiat tipo Vivace o 147 con su parte posterior destruída, sin ocupantes; la garita de parada de colectivos con tres o cuatro personas, con shock emocional pero sin grandes problemas, que eran los ocupantes de dicho rodado. Que en ese momento le informan de una persona herida en la vereda de enfrente del aeroparque, por lo que acude y observa en el piso un hombre con uniforme de prefectura con traumatismo en ambas piernas; con el chofer y otra gente lo trasladan en camilla a la ambulancia, y cuando llega a ella ve sobre la misma un hombre herido, lúcido, que estaba con saco y corbata oscuros y camisa clara, sin pantalones, que durante el trayecto le refirió “yo piloteaba y no lo pude subir...”. Que le preguntó su nombre pero no le contestó y se puso a llorar, llegando al hospital y dejando los pacientes en la puerta de guardia sin que se le pidiera ninguna identificación. Describió al sujeto aludido, dijo que su saco sería sport y no de uniforme, no recordando ninguna charretera, que tenía las manos quemadas.

Exhibió las cuatro fojas volcadas por el declarante en los registros de novedades de la oficina de Sanidad de la Fuerza Aérea, aclarando que cuando anotó “piloto? Gustavo Weigel...” fue porque mientras elaboraba

el informe se encontraban dos azafatas de LAPA a las que les preguntó si sabían quién era el piloto y le dijeron ese nombre, anotándolo sin pensar en ninguna consecuencia.

Al serle exhibida la foto de Weigel, dijo que podría coincidir con aquella persona, y no así la de Etcheverry.

6) *Diego Luis PATANE*

Declaró a fs. 544. Refirió que el día del hecho venía de la facultad por la autopista Illia y llegó al semáforo que estaba en rojo y frenó. Que circulaba en dirección al norte y estaba primero en la fila, y cuando estaba mirando el aeropuerto, de repente vio algo que se venía, y ve cruzar un avión por la Costanera, que pasa por encima de un auto, y lo primero que hizo fue cerrar los ojos, sintió mucho calor y cuando los volvió a abrir vio la estela de fuego y que se estrellaba contra algo. Señaló que en el momento en que rompe la reja, vio fuego que no sabe de dónde salía, y cuando estaba cruzando cerró los ojos porque pensó que se le venía encima. Que escuchó algo, que pasó muy rápido pero no puede describir el sonido, un ruido de mucha velocidad y luego como una especie de explosión cuando se estrelló.

Refirió que luego se bajó del coche y se acercó a unos 40 ó 50 metros, pero era imposible acercarse más por el calor que hacía. Que luego se fue a la estación de servicios e intentó ayudar a la gente; que le prestó el celular a un hombre y a dos mujeres y luego los llevó a un banco ya que por ahí los pasaban a buscar los familiares. Que lo único que se escuchaban eran gritos.

En cuanto a las llamas, dijo que eran rojas, pero del lado derecho del avión que era donde vio más fuego, salían llamas azules y rojas.

7) *Rubén Adolfo WANTNUD*

Declaró a fs. 601/602. Dijo que como empleado de la firma Buenos Aires Catering S.A. efectuó la carga de mercaderías en el avión siniestrado alrededor de las 19 horas hasta las 19,20 horas, y a la media hora

Poder Judicial de la Nación

tuvo que volver junto con su compañero Gaviano a entregar una vianda más, alrededor de las 20,05 hs. Acerca del accidente, se enteró después de ocurrido.

8) Ricardo Miguel CHAIN

Declaró a fs. 683. Manifestó que el día del accidente se encontraba en primera fila en el semáforo con dirección al norte, y como siempre para en el lugar, le llamó la atención un avión que venía carreando por la pista, pues nunca llegan hasta el final de la misma, y normalmente ahí ya están en vuelo. Que ahí comenzó el susto por cuanto vio que el avión venía muy rápido, lo que implicaba que se encontraba en una situación de emergencia; que la sensación era o parecía que trataba de levantar el avión, como que no frenó nunca. Que cuando el avión estaba por llegar al cerco, levantó muy poco la trompa y hasta el momento en que choca con el cerco no vio fuego; cuando choca la cerca se produce una situación muy complicada. Que en ese momento comienza a embestir autos, puede ver el fuego cuando terminó de pasar delante suyo, y ve que queda detenido sobre el pasto, al costado de él. Que cuando el avión para ve mucho fuego; que en realidad no ve al avión por cuanto un árbol le tapa la visual del mismo. Que entonces, y calculando que se encontraba a unos treinta metros del avión, avanzó con su auto hasta la dársena del club de pescadores e intentó llamar al servicio del cliente del celular para avisar sobre lo ocurrido, y cuando lo estaba haciendo vio pasar a los bomberos y se fue.

9) Susana RUECO

Declaró a fs. 1392/1393. Dijo que el día del hecho salió a las 20,45 horas del auditorio de Costa Salguero por cuestiones de trabajo, y se dirigió a la Av Sarmiento. Que estaba parada en el semáforo en rojo, en la parte trasera del auto, esperando la flecha verde para doblar en Sarmiento. Que en ese momento escuchó al conductor que decía “mirá, mirá”, al mirar hacia adelante, observó venir el avión prendido fuego de la parte media hacia la

cola, que pasa por arriba de ellos, que eso fue lo que más le impresionó, sintiendo el calor del fuego en su rostro. Que en ese momento le gritó a quien conducía el auto “vamos Horacio, que nos quemamos”, y se retiraron del lugar. Que cuando se iban se dio vuelta y vio caer el avión y explotar; en unos segundos observó que había humo nada más y automáticamente hubo otra explosión.

10) Susana Mabel GONZALEZ

Declaró a fs. 11672/11673. Indicó que es abogada y subgerente de Normas, Sistemas y Procedimientos de la Gerencia de Normas operativas del Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA), desde el 1º de mayo de 1998. Que su trabajo consistía en la elaboración de las normas, sistemas y procedimientos técnicos para el funcionamiento de los aeropuertos del sistema nacional de aeropuertos.. Que dicho organismo depende del Ministerio de Infraestructura y Vivienda, y fue creado por el Decreto Nro. 375/97, que fijaba todas las misiones y funciones del mismo; que a partir del 3/3/2000, ciertos aspectos de ese decreto, fundamentalmente la estructura organizativa, fueron modificados por el decreto 197/00. Que la gerencia donde ella se desempeñaba no existe en la nueva estructura y fue reemplazada por la Subgerencia de Seguridad Aeroportuaria, que tiene a su cargo verificar que el funcionamiento de los aeropuertos sea compatible con la normativa nacional e internacional vigente. Que allí es Jefa de Departamento, e interviene en todos los asuntos sometidos a consideración de la subgerencia relacionados con la aplicación de normas de derecho aeronáutico tanto en el orden interno como en el internacional.

En cuanto al proceso de concesión que se efectuó del Aeroparque Jorge Newbery a la empresa Aeropuertos Argentina 200, dijo que fue llevado a cabo por la Jefatura de Gabinete de Ministros, puesto que en ese momento si bien el ORSNA estaba creado no estaba constituido. Que el decreto 163/98 publicado el 13 de febrero de 1998 en el BO aprobó el contrato de concesión, suscripto el 9 de febrero de ese año entre el Estado Nacional y la empresa mencionada. Detalló aspectos que surgen del pliego de bases y

Poder Judicial de la Nación

condiciones para la concesión de los Aeropuertos Nacionales; entre ellos, que para que el postulante pudiera llegar a ser oferente debía acreditar experiencia en administración, explotación y funcionamiento de aeropuertos de cabotaje e internacionales con un tráfico mayor a diez millones de pasajeros por año. Que en el contrato de concesión (art. 7.3) se denominó experto técnico al integrante de la sociedad que hubiere acreditado los antecedentes técnicos exigidos que mencionara, y se dispuso que el compromiso de asistencia técnica con el concesionario debía mantenerse dentro de los primeros cinco años de la concesión.

Refirió que el ORSNA no requiere habilitación alguna para explotar aeropuertos, pues la calidad de explotador de aeropuerto se encuentra acreditada con el experto técnico que integra al Concesionario, en el marco de la normativa de la concesión. Que según el art. 27 del Código Aeronáutico todos los aeródromos deben estar habilitados por la autoridad aeronáutica, y a ello debe sumarse lo dispuesto en el decreto 92/70 que determina los requisitos a cumplir en forma previa a la habilitación de un aeródromo. Que en el art. 12.2, acápite I del contrato de concesión se determinó que la Fuerza Aérea Argentina queda a cargo de certificar, registrar y supervisar la infraestructura aeronáutica, y el ORSNA en sus funciones debe velar por la operación confiable de los servicios e instalaciones aeroportuarias de acuerdo a las normas nacionales e internacionales aplicables, de acuerdo con el decreto 375/97, art. 14, inc. G). Que el ORSNA ejerce el control a través de las distintas áreas del organismo y en el cumplimiento de su misión tiene derecho de acceso a las instalaciones aeroportuarias, realiza la evaluación técnica de las obras de mantenimiento y autoriza las obras con carácter de reparación de emergencia.

Exhibida que le fue la fotocopia del expediente Nro. 24641/DGVH/99 de la Dirección General de Verificaciones y Habilitaciones del Gobierno de la Ciudad, donde dice que la empresa Aeropuertos Argentina 2000 S.A. no posee habilitación para la explotación del Aeroparque, causa por

la cual se labró un acta, manifestó que para el ORSNA la calidad de “explotador” del Aeroparque se encuentra acreditada en virtud del cumplimiento de los requisitos fijados en el numeral 6.3.1 del pliego de bases y condiciones a través del experto técnico, que en el caso de la empresa mencionada es “Società per Azione Esercizi Aeroportuali S.E.A.”. Aclaró que no hay ninguna norma que imponga al ORSNA la obligación de requerir habilitación para explotar aeropuertos en su esfera de competencia, desconociendo si existen normas que impongan tal obligación a otros organismos.

11) José DIMILITO

Declaró a fs. 576/577. Dijo ser agente aeroportuario, y que el día del hecho, alrededor de las 20,40 horas, salió desde el puesto de guardia de Aeroparque acompañado por el oficial de turno Luis Peña, y se dirigía a realizar una recorrida con el patrullero circulando por la calle perimetral, yendo hacia la cabecera norte, y al llegar al sitio ubicado entre la estación de servicio EG3 y lo que es el módulo de carga, pudo observar a una distancia de aproximadamente 2 kms, un hongo producido por una explosión en el aeropuerto, aunque no escuchó ruido. Que inmediatamente después, oyó por radio que se decía “explotó un avión”, así que se dirigió a la cabecera sur, y al llegar, cruzó la camioneta en la que circulaba a fin de desviar el tráfico y luego, acercándose a la vereda de Punta Carrasco, vio tendidos dos cuerpos aún con vida pero con graves quemaduras, por lo que comenzó a solicitar ayuda médica y a colaborar en la contención de la gente que comenzó a ingresar al lugar, tratando de resguardar el lugar del hecho. Manifestó que en lo que atañe al accidente en sí, no puede aportar mayores detalles, sólo vio un fuego elevarse como un hongo de aproximadamente cuarenta metros, pero no logró oír ningún ruido ni vio exactamente cómo ocurrió.

Ampliando su declaración a fs. 2889, dijo que después de cortar el tráfico hacia la Av. Sarmiento, el oficial Peña activó las medidas de seguridad a través del Motorota y pidió refuerzos para cerrar el perímetro de lo que quedaba del avión para preservar los elementos para las pericias; y atrás

de ellos llegaron tres dotaciones de bomberos con asiento en Aeroparque. Que luego de ver los dos heridos, fue al móvil para pedir más ambulancias y se quedó con el oficial Peña esperando directivas del Dr. Rívolo, que ya estaba ahí..

12) Alejandro Daniel CELI

Declaró a fs. 609/611 y 3372/3373. Refirió ser empleado de LAPA desde cinco meses antes del accidente, y ese día estaba cumpliendo horario de 14,30 a 24,00 hs, y fue una de las personas, junto a Santiago Carpanetto, que se encargaron de subir los bultos al avión siniestrado.

Entregó una copia de la planilla en la que se indica qué aviones van a ser los que le toca bajar o subir el equipaje correspondiente a ese día y de la que él efectuó (fs. 607/608).

Comentó que en la plataforma no se arregla nada, y que nunca vio que las reparaciones se hicieran en pista, y recuerda que ese día estaban los mecánicos efectuando el chequeo habitual. Agregó que es habitual ver a los mecánicos o al comandante subidos al ala del avión o revisando la turbina, y que ese día los mecánicos revisaron entre otras cosas las turbinas.

Indicó que ese avión salió a horario, y la demora en la que incurrió no fue en la plataforma sino en la cabecera de pista.

En cuanto a la carga de bultos de ese día en el avión, dijo que a su entender no puede haber habido sobrepeso ya que recuerda que fueron dos carros que no estaban completos; que el equipaje de los pasajeros era poco y los bultos de encomiendas también; que no había ningún bulto que fuera muy pesado; que no estaban llenos los seis compartimentos que tiene el avión.

Sobre el momento del accidente, dijo que había ido a comprar comida cuando escuchó un estruendo, un ruido fuerte, lejos de lo normal, por lo que miró en dirección hacia donde venía, y pudo ver como un hongo de fuego y luego el humo, pero estaba muy lejos y no vio nada más.

13) Luis Oscar MADELO

Declaró a fs. 740. Dijo que el día del hecho estaba trabajando en el Complejo Punta Carrasco, realizando tareas en el área de deportes, y siendo aproximadamente las 21 horas, repentinamente observó que un avión de LAPA que no había despegado, atravesaba la Av. Costanera al ras del pavimento haciendo chispas; que colisionó con un vehículo que circulaba por esa avenida y arrancó un refugio de colectivo, y que al llegar al Complejo, colisionó con dos máquinas viales que se encontraban en la playa de estacionamiento del mismo. Que seguidamente, y tras la colisión, el avión se incendió, por lo que junto al encargado Elio Musio y dos compañeros de trabajo (José Moreno y Francisco Neris) desplegaron las mangueras de incendio que hay en el lugar, pero no pudieron hacer nada dada la intensidad de las llamas. Que socorrieron a cinco o seis personas que salieron del avión por sus propios medios.

14) José Enrique LOPEZ

Declaró a fs. 741. Agente de la Policía Aeronáutica Nacional, dijo que el día del hecho se hallaba desempeñando sus funciones en el puesto identificado como Bravo, que se encuentra a la altura de la Av. Sarmiento, en la cabecera sur de la pista de Aeroparque. Que siendo aproximadamente las 20,45 horas, observó que un avión de LAPA se encontraba carreteando en la pista para decolar. Que generalmente, a mitad de pista los aviones levantan vuelo, pero éste continuó carreteando a gran velocidad, por lo que llamó su atención y de inmediato solicitó se dé aviso a los bomberos. Que luego observó que el aparato se levantó aproximadamente cinco metros del piso, cayendo seguidamente. Que al tocar tierra, él sintió la explosión de un motor, no pudiendo precisar en este acto qué motor fue. Que posteriormente se siguió desplazando a gran velocidad, rompiendo la reja, cruzando la Av. Costanera e ingresando al Complejo Punta Carrasco, donde colisionó, explotó y de inmediato se incendió por completo.

15) Horacio Sergio MARTINEZ

Poder Judicial de la Nación

Declaró a fs. 1388. Refirió que el día del hecho se encontraba en la Av. Costanera y Sarmiento en el semáforo que estaba en rojo, conduciendo su auto, y lo acompañaban Carolina Cáceres y Susana Rueco. Que de pronto vio venir el avión prendido fuego. Al ser preguntado acerca de si el avión pasó carreteando sobre el asfalto, manifestó que según puede recordar estaba un poquito levantado sobre el asfalto. Que Susana le pidió que arrancara porque dijo “nos vamos a quemar”, ya que sentían mucho calor, y en ese momento reaccionó y arrancó de golpe junto con otro auto que estaba de frente, que venía del lado del aeroparque y casi chocan de frente.. Que luego dobló por Sarmiento para el lado de Palermo, hizo cien metros o menos, el tráfico estaba parado y tuvo que parar, y allí fue cuando sintió la explosión.

Recalcó que el avión, cuando cruzó la Av. Costanera estaba prendido fuego de la mitad hacia atrás y la parte de abajo.

16) José Manuel RETAMALES ALMUNA

Declaró a fs. 1503/1505. Dijo que trabaja en el estacionamiento del Driving o club de golf ubicado en la intersección de Av. Rafael Obligado y Sarmiento, a unos cincuenta metros aproximadamente del lugar donde finalizó su recorrido el avión accidentado. Que el día del hecho, aproximadamente a las 21 horas, se encontraba en el estacionamiento lavando un automóvil (indicó en un croquis a fs. 1502 los lugares que mencionó). Señaló que como trabaja hace quince años en el lugar, puede diferenciar los sonidos de las turbinas de los aviones cuando despegan y cuando aterrizan. Que en lo que respecta al avión siniestrado, escuchó el momento en que el mismo comenzaba a carretear; que los primeros sonidos que emanaban de las turbinas eran los que generalmente hacen al momento del despegue; sin embargo, pasados unos segundos notó que ese ruido se transformó en el que hacen las turbinas al momento de aterrizar. Que en ese momento pensó que se había equivocado y que en realidad el avión estaba aterrizando en dirección La Pampa –Salguero o Sarmiento; luego y por unos segundos se hizo un silencio

y solamente se escuchaban los ruidos de los automóviles que pasaban por el lugar; que eso le hizo pensar aún más que el avión había aterrizado. Pero pasado un período de tiempo muy corto, comenzó a escuchar ruidos característicos de choques de vehículos, entendiendo que correspondían a cuando el avión se lleva por delante la reja de aeroparque, luego el choque del avión con los vehículos, las cabinas de gas que allí existían y por último el choque con las dos máquinas viales que se encontraban en el playón del Complejo. Aclaró que él no vio al avión cruzando la avenida; cuando dio vuelta la cabeza vio al avión envuelto en llamas, ve la explosión, no pudiendo precisar en qué parte del avión se produjo; que vio el inmenso hongo de fuego y las chapas que volaban por el aire. Que como no sabía si el avión se encontraba detenido o seguía en movimiento, por instinto comenzó a correr en sentido contrario al avión; que corrió unos diez metros aproximadamente, y se dio cuenta que el avión se había detenido, por eso decidió dirigirse hacia él con el afán de ir a curiosear. Que corrió hacia el montículo de tierra donde había quedado la cabina de los pilotos, pero era imposible acceder a la cabina ya que estaba completamente obstruída y envuelta en llamas. Que luego, en momentos en que estaba cargando a la espalda a un hombre herido que rescató de un montículo de fierros que se encontraba en la parte exterior del avión, pegada a la cabina, escuchó una explosión pero estaba de espaldas al avión y no pudo ver en qué parte sucedió. Que después de rescatar otros heridos, regresó nuevamente al avión y notó que dentro de la cabina había un hombre que se encontraba apretujado entre los fierros, aplastado; que lo único que se le veía era la parte posterior de la cabeza y sus hombros, y gritaba pidiendo agua; que lamentablemente no pudo socorrerlo porque era imposible el acceso y la cabina estaba completamente en llamas.

Refirió que él percibió dos explosiones: la más grande cuando el avión impacta, y la segunda cuando estaba él rescatando a la primer persona. Que en ningún momento vio que hubieran salido personas de la parte delantera por sus propios medios, y que las que él socorrió de entre la masa de fierros se encontraban en la parte delantera del avión.

17) Luis Alberto OBARRIO

Declaró a fs. 1671. Dijo ser profesor de golf, y que el día del accidente estaba esperando el colectivo 45 para regresar a su casa; que estaba solo en la garita mirando hacia el Tigre. Que en un instante vio aparecer un avión, que choca la reja de aeroparque y atraviesa la Av. Costanera arrastrando el fuselaje, en dirección al Complejo Punta Carrasco. Que en ese momento se quedó tieso e impávido y notó que estaba herido en la cara y en la oreja, por los vidrios de publicidad de la garita. Que en ningún momento el avión se había incendiado, salvo cuando choca contra el automóvil Neón que lo destroza y es ahí donde se incendia, al arrastrar la cañería del gas de Punta Carrasco. Que luego choca contra las dos máquinas viales, que las tiró contra el talud de los bunkers para enseñanza del golf. Que cuando golpea contra las máquinas viales es cuando el avión termina de explotar. Que se retiró del lugar porque pensó que todos los que iban en el avión estaban muertos.

18) Marcelo Eduardo VILA

Declaró a fs. 718/719. Médico clínico que se desempeñaba el día de los hechos como subjefe de guardia del Hospital Fernández, refirió que al advertir la alerta roja del SAME, se aprestaron a recibir los pacientes, disponiendo el jefe de guardia Dr. Celler, la distribución de personal. Que al declarante se le asignó la puerta de ingreso al hospital, para efectuar un primer control sobre la gravedad de los heridos, derivándolos en consecuencia al sector que los debía atender.

Dijo que recordaba haber recibido la ambulancia de la policía aeronáutica, que fue la primera o segunda en llegar. Que traía entre los pacientes a un uniformado de prefectura con herida en las piernas, y una mujer que estaba en ropa interior, con varias quemaduras en el cuerpo. Que vio que también había otros heridos pero no los recuerda.

Al ser preguntado acerca de si en la ambulancia venía una persona con las manos quemadas y lesiones en alguna de sus piernas, de unos

cincuenta años, vestida con saco azul u oscuro, con corbata del mismo tono y camisa clara, dijo que al único que recuerda como de esa edad, pero no cómo estaba vestido, y que sí tenía quemaduras leves en las manos, fue Pablo Pérez, ya que luego lo vio por televisión, y por un problema que había con familiares de otro homónimo, pero que sabe que no llegó al hospital en esa ambulancia, sino que lo hizo mucho después por algún otro medio. Que no escuchó a nadie hablar del piloto.

19) Sergio Gustavo MARTONE

Declaró a fs. 3006. Mecánico de mantenimiento de la empresa Dinar que el día del hecho trabajó en el Aeropuerto desde las 15 hasta las 22 horas. Que a esa hora estaba en la posición 34 y habían despachado un vuelo diez minutos antes, y se encontraba cargando combustible en otro avión de la empresa. Que mientras estaba terminando de completar el libro del combustible, pudo escuchar como dos explosiones, las cuales asemejó a las turbinas del avión que entran en pérdida; que en un primer momento creyó que se trataba de un avión de Pluna que estaba saliendo de plataforma con rumbo a cabecera de pista, por lo cual no prestó atención. Que luego divisó una columna de humo y posteriormente fuego sobre la cabecera sur.

20) Raúl Ariel MARTINEZ

Declaró a fs. 3007. Operador de rampa de la empresa Dinar, dijo que presta funciones como tal en el Aeroparque Jorge Newbery de 8 a 22 horas aproximadamente . Dijo que el día del hecho, en el momento del siniestro, se encontraba trabajando en la plataforma comercial, lejos de donde ocurrió. Que se encontraba de espaldas a la aeronave accidentada en el momento del carreteo. Que inmediatamente escuchó las explosiones y seguidamente pudo observar las llamas y el humo, pero no concurrió al lugar.

21) Sergio Gabriel ACCARDI

Declaró a fs. 3011. Operador de rampa de Dinar, dijo que cumple horario de 8 a 22 horas, y que el día del hecho estaba trabajando sobre

un avión de Fuerza Aérea que está contratado por Dinar, un Fokker, que se encontraba cree en la plataforma 29 ó 28, y como tenía el APU prendido (que es lo que le genera corriente y hace mucho ruido), no escuchó nada, ya que además estaba con la sordina puesta y de espaldas a la Av. Costanera. Que en un momento se dio vuelta, y vio fuego en Punta Carrasco, como un incendio a unos setecientos o mil metros, más allá de la avenida, porque observaba que el fuego estaba por detrás de las luces de los autos que pasaban por el lugar.

22) Carlos Alberto Martín LARA

Declaró a fs. 3214/3215. Dijo ser despachante de carga de LAPA; que el día del accidente estaba en mostrador, y su función era decepcionar y entregar cargo (no equipaje). Que el despacho de la carga se vuelca en una guía aérea; que cada carga de una misma persona tiene su guía aérea y el que la recibe es el encargado de confeccionarla. Que el encargado de sumar la totalidad de la carga para elevar los informes correspondientes a Operaciones, es el Supervisor, pero en caso de que haya mucho trabajo lo hace cualquiera de los despachantes.

Refirió que no notó ninguna irregularidad o anomalía que le llamase la atención en el despacho de carga del vuelo 3142, que pesaba alrededor de los 300 kilogramos.

Aclaró que más de una vez tuvieron que discriminar cargas y no despacharlas para no pasarse del peso permitido, y que éste siempre se redondea para arriba.

XI.- Llegamos luego a la oportunidad que contempla el art. 393 del Código Procesal Penal de la Nación.

Al formular su alegato los Dres. HUGO WORTMAN JOFRE y JUAN ALEMAN, en representación de la parte querellante, comenzaron haciendo una síntesis del desarrollo del mismo.

Así, señalaron que en primer lugar, tratarán la Mecánica del Accidente, tomando como base los datos del CVR, algunos testimonios, el informe final de la JIAAC y los informes periciales de diversa naturaleza (accidentológico, forense, etc.).

En segundo lugar, la Cultura Organizacional, analizando la totalidad de la evidencia sustanciada en el juicio, abordando todos los temas controversiales, pero siempre sin perder de óptica su punto de partida: que en Lapa existió un sistema de conducción, que desde las más altas jerarquías, posibilitó y contribuyó activamente a la falla de todos los sistemas de seguridad, que desencadenaron el trágico accidente.

Citando una frase de Peter Drucker, “...los japoneses reconocen que hay realmente sólo dos demandas para el líder. Una es aceptar que la jerarquía no confiere privilegios; supone responsabilidades. La otra es comprender que los líderes en una organización necesitan imponerse a sí mismos la coherencia entre los hechos y las palabras, entre comportamientos y valores y creencias profesados, lo que llamamos integridad personal”, mencionaron que en el caso falló esa integridad personal que antepuso el rédito económico y desdeñó la seguridad, en una actividad altamente riesgosa.

En tercer lugar, tratarán algunos Antecedentes Históricos sobre decisiones empresarias acertadas y desacertadas, que terminaron costando vidas humanas, incluyendo el análisis de algunos estándares extra normativos.

Por último, las Cuestiones Jurídicas que encierra la cuestión, tomando algunas decisiones sobre el adecuado encuadre normativo de las conductas enrostradas a los imputados y precisando las imputaciones para cada uno de los acusados.

A.- LA MECANICA DEL ACCIDENTE.

Manifestaron que los detalles técnicos del siniestro se encuentran glosados en el informe final –y sus 11 anexos- de la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil dependiente del Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina que se encuentra incorporado como prueba documental. Que la querrela ha valorado sus conclusiones teniendo en miras que ese documento fue producido en la órbita administrativa

cuyo máximo referente fue imputado en esta causa. Sin embargo, en lo referente a las cuestiones técnicas allí detalladas, seguirán sus afirmaciones a efectos de tener por probada la mecánica del suceso. En primer lugar, dijeron que la aeronave siniestrada era un Boeing 737-204 C, con matrícula LV-WRZ, que la investigación realizada por la JIAAC ha demostrado que se encontraba en buenas condiciones operativas. En tal sentido había obtenido su certificado de aeronavegabilidad el 18 de enero de 1999; y entre el 25 de mayo y el 16 de julio de 1999 había sido sometida a una inspección mayor en los talleres de Varig en Brasil, cumpliendo el programa de mantenimiento recomendado por Boeing. Se analizaron, pues, los restos de la aeronave, entre los cuales se halló el Flight Data Recorder, que registra los parámetros del vuelo 3142 –más tarde se realizaría una pericia, a cargo del experto Herbstein a efectos de corroborar la autenticidad de este elemento-. Sobre estos elementos, la JIAAC concluyó que el avión no alcanzó a despegar por cuanto los flaps de la aeronave se encontraban, durante toda la carrera de despegue, en posición 0, es decir “arriba”, cuando deberían haber estado en posición 5.

Luego, la querella procedió a analizar el comportamiento adoptado por la tripulación, a efectos de encontrar los motivos por los cuales no ubicaron los flaps en posición para el despegue.

B. LA CULTURA ORGANIZACIONAL DE LAPA.

Señaló la querella que la conducta de los pilotos del vuelo 3142 no explica suficientemente el siniestro ocurrido el 31 de agosto de 1999. Que ésta, de alguna manera, es el reflejo del funcionamiento de una organización; por ello, el análisis de dicha organización explica el comportamiento de los tripulantes de aquel vuelo. Sostuvo esta parte que tal como señaló el perito Robert McInnis en el informe pericial agregado en autos: “Sabemos que la mayoría de los accidentes están causados por el error humano. Pero estos errores no están limitados a los seres humanos en la cabina. De alguna manera todo el sistema de aviación está concentrado en la tripulación de cabina. La

prevención de accidentes es una responsabilidad compartida que va más allá de la cabina.”

Se abocaron entonces al funcionamiento de la compañía en aquellos aspectos que, a su criterio, han generado una cultura refractaria a la seguridad operativa. En particular, al análisis del proceso de instrucción, designación y programación de los pilotos Weigel y Etcheverry como comandante y primer oficial de aquella aeronave, que los llevará a analizar el comportamiento de quienes en esta causa se encuentran acusados: la dirección y la línea gerencial de LAPA SA, y los funcionarios públicos que debían ejercer el control de la actividad de esa aerolínea. Mencionaron que finalmente, identificarán sólo aquellos comportamientos jurídicamente desaprobados que se hubieran reflejado en la situación de peligro concreto generado aquella noche. Para ello, consideraron esencial conocer cuáles eran las obligaciones propias del rol que cada uno de ellos ejercía en la compañía o, en su caso, en la autoridad de contralor.

Organigrama de LAPA S.A. Modelo de gestión de Deutsch y Boyd

Comenzaron por analizar cómo estaba organizado el funcionamiento de la empresa LAPA, recurriendo al Manual de Operaciones de la empresa, en tanto además de regular las operaciones aéreas de la compañía, y las obligaciones y responsabilidades de la Gerencia de Operaciones y las jefaturas que de ella dependen, describe el organigrama de LAPA S.A. Refirieron que constan en la causa tres versiones diferentes del Manual de Operaciones, de acuerdo a las diferentes actualizaciones efectuadas por la compañía: una del año 1995, previa a la modificación del organigrama y el cambio de management introducido con la incorporación de Ronaldo Boyd como Director General; una del año 1997 –el que utilizarán como parámetro-; y una del año 1999, vigente en la empresa para el 31 de agosto de 1999. Que no hay otra versión del Manual de Operaciones más que estas tres, conforme las copias que se encontraban en poder del Comando de Regiones Aéreas. Que Peterson, en su indagatoria del 10 de noviembre de 2009, fue contundente al señalar que cualquier modificación que las empresas pretendieran realizar a

Poder Judicial de la Nación

dicho Manual, debía ser comunicado al CRA. Indicaron que la aprobación del Manual de Operaciones de la compañía por la autoridad de control se produjo luego de producido el siniestro.

Agregaron que sin perjuicio de esta irregularidad –imputable a la autoridad de aplicación-, este Manual, en sus diferentes versiones de acuerdo al período temporal de que se trate, fue el que rigió el funcionamiento del área de Operaciones. Refirieron que decidieron tomar como parámetro a la versión del año 1997, aprobada por el entonces Gerente de Operaciones Valerio Diehl el 2 de mayo de ese año, dado que responde a la nueva organización de la compañía, y estaba vigente durante la etapa de instrucción de Weigel en su promoción como comandante. Que sin perjuicio de ello, oportunamente señalarán aquellas diferencias con las otras dos versiones en la medida que ello sea pertinente.

Sostuvieron que el alcance del manual está establecido por el capítulo 1, punto 1.1, en cuanto establece que las políticas, reglamentaciones, normas y procedimientos allí regulados regirán las operaciones de vuelo de la empresa LAPA, dentro del marco legal establecido por las normas de carácter público vigentes a esa época. Que conforme el capítulo 2 punto 2.1.1, el organigrama de LAPA presentaba en la cúspide de la gestión ejecutiva a su Presidente –Gustavo A. Deutsch-, y de él dependía el Director General, Ronaldo Boyd, que asumió el 2 de abril de 1996, según señalara en su última ampliación de indagatoria, y se mantuvo en el cargo hasta la fecha del siniestro.

Dijeron que a su vez, de este último dependían cinco gerencias; entre ellas la de Recursos Humanos, a cargo de Nora Arzeno, que asumió en el mes de mayo de 1996, según señalara en su declaración indagatoria, y permaneció en el cargo hasta la fecha del siniestro, y la de Operaciones, a cargo, sucesivamente, de Valerio Diehl entre el 18 de julio de 1996 y el 2 de julio de 1999 -fecha de la comunicación fehaciente a la empresa de su renuncia-, y, luego, de Fabián Chionetti, hasta la fecha del siniestro. Por su

parte, según establece el punto 2.1.2, del Gerente de Operaciones dependían, entre otras dependencias, las Jefaturas de Línea, entre ellas la de Boeing 737, a cargo de Gabriel Borsani desde el 1º de noviembre de 1996, según su nota de designación, y hasta la fecha del siniestro. Que previo a ello, este nivel jerárquico se encontraba unificado en una Jefatura de Pilotos –que comprendía todas las líneas-, a cargo de Fabián Chionetti y, finalmente, según reza el punto 2.1.3, del Jefe de Línea dependían los comandantes y copilotos, y todo el cuerpo de instructores que actuaran en cada línea. Que luego del siniestro, se sacaría de la órbita del Jefe de Línea el sector de Instrucción.

Señalaron que así, a la cabeza de la organización había un Presidente o CEO de la compañía –como lo calificó el Director Comercial Andrés Lorenzetti-con funciones ejecutivas, y a un Director General, con funciones de Gerente General, del que dependía funcionalmente el resto de la organización.

Recurriendo al relato que han efectuado los propios imputados, y los ex empleados de la compañía que han conocido de cerca este modelo de gestión –Deutsch y Boyd-, concluyeron que ambos directivos eran jefes muy presentes, con conocimiento diario de su funcionamiento operativo. Que Gustavo Deutsch no era un Presidente que sólo definiera los grandes lineamientos comerciales de LAPA –que, obviamente también daba, como señaló el director comercial Andrés Lorenzetti-, sino que tenía una presencia cotidiana en la empresa; en su declaración indagatoria incorporada por lectura a este debate Deutsch señaló que estaba comprometido con la gestión diaria, trabajando en su oficina “13 o 14 horas diarias”. Además, dijeron que no hay que olvidarse que Deutsch era piloto –en sus palabras, “uno de los más expertos y profesionales del país”-; y esos conocimientos especiales le permitían un seguimiento detallado del funcionamiento operativo de la empresa, habiendo volado con muchos de sus pilotos. Que también lo dijo Boyd, al señalar que el conocimiento del Presidente era “muy grande por ser piloto”.

Señalaron que este modelo de gestión del Presidente se reflejaba en las reuniones semanales que realizaba con toda la línea gerencial de LAPA,

Poder Judicial de la Nación

según confirmaron los imputados, y otros directivos, como Ricardo Wilson o Andrés Lorenzetti, quien señaló que Deutsch estaba presente en el 90 % de esas reuniones. Que Gustavo Deutsch, en su declaración indagatoria del 22 de junio de 2000, dijo que esas reuniones fueron programadas por indicación suya, y que en ellas se enteraba “de todo lo que sucede en la empresa con lujo de detalles”; por ello las calificó como operativas –y sólo a modo de ejemplo, esas reuniones le permitieron respaldar en este proceso la elección que se había hecho de los instructores, a los que calificó como los mejores del mercado-. Que era tal su compromiso con la gestión que señaló que si bien cuando viajaba delegaba la conducción de esas reuniones –y de la empresa- en Boyd, continuaba en contacto “permanente” con LAPA.

En cuanto a Ronaldo Boyd, indicó la querrela que él mismo calificó a su conocimiento de las áreas de la empresa como “detallado e íntimo”, y esto también lo dijeron otros integrantes del staff directivo, como Ricardo Wilson.

Que esta cercanía de Boyd con la operación se mantenía a través de las reuniones diarias que coordinaba en Aeroparque todas las mañanas con las Gerencias de Operaciones, Mantenimiento y Servicios al Pasajero. Que en sus sucesivas declaraciones Boyd señaló que el objeto de estas reuniones era brindar solución a los problemas diarios de la operación aérea, y puso un especial énfasis en el cumplimiento de la puntualidad de los vuelos, haciendo un barrido de la actividad de la jornada anterior. Que si bien se dijo aquí que en esas reuniones se trataban cuestiones atinentes a la seguridad operacional, al momento de brindar un detalle de lo conversado en esas reuniones, una y otra vez sus asistentes volvieron a exponer su obsesión por la puntualidad –un ejemplo, Diehl en su última ampliación-. Que todos estos elementos, y otros que luego analizarán, permiten concluir que la conducción ejecutiva de LAPA era ejercida por Gustavo Deutsch, con Ronaldo Boyd como un gerente general que reemplazaba al Presidente cuando éste viajaba al exterior y realizaba la gestión operativa diaria a través de las reuniones matinales en Aeroparque.

Citaron al perito McInnis, cuando señaló que: “Una clara Política de Seguridad Corporativa es esencial. Esta política deberá establecer la filosofía de la compañía en lo que respecta a la seguridad y deberá establecer claramente el responsable de la seguridad dentro de las operaciones de la compañía (...) No hay evidencia que LAPA tuviese una política de seguridad corporativa en funcionamiento. Dicha política deberá estar firmada y respaldada por el CEO y distribuida a todos los niveles de la compañía. El management define la cultura de seguridad de la organización.”

A criterio de la querrela, este modelo de gestión indicaba que el CEO de LAPA era Gustavo Deutsch, y como tal, al decir de McInnis, responsable de la política de seguridad de la empresa. Que cierto es que con la última versión del Manual de Operaciones, de junio de 1999, se sindicaba al Director General como “responsable de la seguridad aérea de LAPA”, pero entienden que al menos hasta entonces esa máxima responsabilidad le correspondía a Gustavo Deutsch.

Previo a analizar algunos aspectos fundamentales del proceso de instrucción y promoción de pilotos y, seguir en detalle los casos de Gustavo Weigel y Luis Etcheverry, creyeron necesario analizar algunos aspectos del funcionamiento real de la empresa que reflejan una cultura empresarial proclive a la generación de riesgos jurídicamente desaprobados, y peligrosos para la seguridad. Que quizás ello haya sido la consecuencia del modelo empresarial expuesto por Boyd en su introducción como Director General de la compañía, al identificar a LAPA como una empresa pujante y transgresora, según dijo aquí un testigo.

Mantenimiento de las aeronaves:

Sostuvieron los Dres. Jofre y Aleman que se han recibido declaraciones testimoniales que han señalado graves falencias en el mantenimiento de las aeronaves de la flota de la compañía, durante el lapso temporal investigado; y más grave aún, se han identificado comportamientos recurrentes del personal de la empresa y, en algunos casos, de sus directivos directamente, privilegiando el cumplimiento del plan comercial por sobre la

Poder Judicial de la Nación

seguridad aérea, volando con estos aviones en condiciones límite de operabilidad segura o directamente peligrosos para volar.

A modo de ejemplo mencionaron que había aviones en los que no funcionaba el radar meteorológico, o no había comunicación con tierra (cfr. piloto Taboada); en los que no funcionaban luces (cfr. piloto Ernesto Magide; comisario Carla Calabrese, quien exhibió un informe ratificado aquí por la auxiliar Bartet referido a un avión con luces de emergencia inoperativas que no era solucionado); aviones en los que no se trababan las mesitas rebatibles de las butacas (cfr. auxiliar Julieta Díaz); en los que las butacas se encontraban flojas (cfr. auxiliar Julieta Díaz); en los que las puertas tenían el sistema de trabado dañado (cfr. auxiliar Julieta Díaz); en los que las máscaras de oxígeno no se encontraban conectadas (cfr. comisario Tanuscio); en los que los toboganes no estaban operativos (cfr. comisario Calabrese). Que en la mayoría de estos casos, se salía a volar igual.

Agregaron que fue sin duda el ex comandante de la empresa Enrique Piñeyro quien aportó mayores elementos sobre este asunto, realizando infinidad de denuncias sobre el mantenimiento de las aeronaves de la compañía; denuncias que puso en conocimiento de los directivos de LAPA, y que ellos no atendieron.

A su juicio, son las más relevantes: 1) En el informe de fs. 10.982/4, respaldado por los Registros Técnicos de Vuelo de fs. 6529/6538, surge que se puso a volar, durante un mes -entre el 25 de febrero y el 24 de marzo de 1998-, el avión matrícula YBS con reportes de deflecciones no comandadas del timón de cola, a pesar de los reportes realizados por los pilotos que manejaron esa aeronave. Que los registros que, en fotocopia, acompañara Piñeyro, fueron reconocidos por algunos miembros de estas tripulaciones: las azafatas Nelly Gutiérrez -quien resultó lesionada por esta falla- y Jorgelina Biré, los pilotos MacIntyre, Biró, Boyer y Miranda; este último relató que fue apercibido por el Director Boyd por haber señalado que era peligroso volar ese avión-. Que según surge de los registros acompañados

por Piñeyro, finalmente Borsani tomó conocimiento de este hecho, y su importancia radica en que ya por ese entonces se conocía el antecedente de un accidente sufrido por un avión de la compañía US Air por un defecto de similares características. 2) En el informe agregado a fs. 5425 informó que se le entregó una aeronave con una importante rajadura en el timón de cola; 3) En ese mismo informe, denunció vuelos sin luces de emergencia, botiquines, matafuegos, cartillas de emergencia; de los Registros Técnicos de Vuelo de fs. 6494 y 6495 surge que un defecto de mantenimiento en un matafuegos se reiteró a pesar de que, supuestamente, había sido solucionado. 4) De los Registros Técnicos de fs. 6500/6507 surge que se puso en vuelo el avión matrícula WBO con sobret temperatura de un motor por un lapso de un mes, entre el 16 de diciembre de 1996 y el 18 de enero de 1997, a pesar de los reportes efectuados por los pilotos; además, en su informe de fs. 10.985, respaldado por el Registro Técnico de Vuelo de fs. 11.091, se detalla otro caso de sobret temperatura de motor sin respuesta de mantenimiento. Que estos episodios fueron reconocidos en este debate por Jorge Oliveira, Gabriel Lucero, Hernán Feijoo, el mecánico Dallagiovanna; la única explicación brindada por Borsani, aquí, fue que la temperatura máxima es de 590° y Piñeyro señaló que se llegó a 580°, aunque no reparó en que el despegue fue con potencia reducida.

Agregaron que Piñeyro puso en conocimiento de Fabián Chionetti, por ese entonces Jefe de Pilotos de la compañía, estas denuncias mediante la carta fechada el 14 de abril 1996; ante su falta de respuesta, reiteró las denuncias al Director General Boyd –quien ratificó haber recibido esa carta en su declaración indagatoria del 28 de junio de 2000-. Que Chionetti señaló en este proceso que respondió a las denuncias de Piñeyro, y acompañó su respuesta; sin embargo, no hay constancia alguna de la fecha de ese informe, ni el trámite que se le dio. Finalmente, resaltaron un hecho -puesto en conocimiento del Presidente de la empresa por Piñeyro en su carta documento de renuncia- que involucró a la máxima conducción de la compañía en una serie de vuelos realizados con una aeronave con deficientes condiciones operativas; a fs. 6508/6522 se encuentran agregados los Registros Técnicos de

Poder Judicial de la Nación

Vuelo –junto a un informe elaborado por Piñeyro a fs. 5425-, correspondientes a la aeronave matrícula WMH con el detalle de vuelos realizados durante siete días –entre el 6 y el 13 de octubre de 1995; uno de ellos con tormentas eléctricas-, con el radar inoperativo o, aún, sin radar; esos vuelos estuvieron piloteados por Gustavo Deutsch y Fabián Chionetti.

Manifestaron que estos problemas de mantenimiento no les sorprenden cuando se ha escuchado en este debate el testimonio brindado por mecánicos de la compañía, que han señalado falencias en el sector de Mantenimiento: falta de repuestos suficientes, por lo que devenía una práctica habitual el canibalizar un avión –extraerle repuestos a uno para colocarlo en otro- (cfr. mecánicos Oppido; d’Angelis; Caligaris); falta de herramientas (cfr. mecánicos Gabriel López; Mariano Goggi); falta de recursos humanos (cfr. mecánico Enrique Meyer, quien señaló que en algunas escalas directamente no había personal, así que debía ser llevado en el mismo avión), o recursos humanos sin la suficiente capacitación o sin habilitación; que el origen de ello puede haber sido el crecimiento vertiginoso que tuvo la empresa, tal como señaló Enrique Meyer.

Por otra parte, señalaron que estas falencias técnicas fueron posibles dado que no se encontraba implementado un procedimiento que evitara la manipulación de lo que se consideraba como “ítems pendientes o diferidos”, y esto también fue señalado por Enrique Piñeyro en su nota del 14 de abril de 1996 dirigida a Chionetti. Que además, y en el caso particular de la aeronave matrícula WRZ, el perito Herstein señaló que los historiales de ese avión y de sus motores estaban incompletos, sin todos los elementos, lo que dificultó su tarea de reconstrucción de los trabajos que se habían realizado sobre la aeronave, y dijo también que nunca vio que un historial esté tanto tiempo sin completar: un año y tres meses en el caso del avión, y dos años en el caso de uno de los motores.

Alarmas “espurias” :

Mencionaron que de los testimonios durante el debate surge otro defecto recurrente de mantenimiento de las aeronaves de LAPA que tratarán especialmente, dado que puede explicar, al menos parcialmente, el comportamiento que desplegaron Gustavo Weigel y Luis Etcheverry la noche de la tragedia, y este se refiere a la activación de alarmas en aviones de la empresa sin haberse detectado fallas reales; en algunos de los casos probados la tripulación la integraba el mismo Weigel (cfr. auxiliar Gutani). Que el comandante Raúl Novo, oficial de prevención de accidentes de la empresa, relató un vuelo comandado por Weigel en marzo de 1999 en el que se activó una alarma de incendio, y según dijo aquí, era una advertencia “espuria”. Dijo que Weigel, al escuchar la alarma, no evacuó la aeronave y, a criterio de Novo, actuó correctamente, ya que evitó el pánico entre el pasaje. Que hoy, esa decisión de Weigel los inquieta. Que en otros casos, fue Luis Etcheverry quien experimentó esas situaciones, según dijo su mujer Nora Nouche, quien señaló que no fue una sola vez, y que esto le preocupaba a su marido.

Señalaron que también han relatado situaciones similares los pilotos Taboada, Ernesto Magide -con quien su instructor se justificó señalando que “esto es LAPA”-, Argimon Feldman -quien, al activarse la alarma de configuración justamente, señaló que “no se puede parar un avión por un sensor tan chiquito”, Ruiz de Galarreta, Vicente Sánchez. Que nuevamente, los informes de Enrique Piñeyro brindan un gran detalle sobre esta práctica de acostumbramiento a que se activaran alarmas “espurias”, como dijo Novo. Que a fs. 10.984/5 se encuentra agregado un informe, seguido de un listado de episodios experimentados por dos aviones, entre fines de 1995 y principios de 1996, y entre los hechos allí detallados hay uno que merece especial atención: el asentado en el Registro Técnico de Vuelo de fs. 11.053, dado que se trata de una alarma de configuración “espuria” activada durante la carrera de despegue, y que no provocó en el comandante de ese vuelo, el señor Lucero, un aborto. Indicaron que no convencieron a esa parte las explicaciones brindadas aquí, el 21 de septiembre pasado, por ese comandante, dado que si se compara ese registro técnico con los agregados a

Poder Judicial de la Nación

fs. 6497 y a fs. 11.091, se puede notar que Lucero utiliza indistintamente la expresión T/O y TORun para la misma operación: la carrera de despegue.

Prácticas peligrosas de la tripulación de vuelo

Refirieron que además de las fallas de mantenimiento, también se ha recibido declaración a ex empleados de LAPA que han señalado la repetición de conductas de miembros de la tripulación de vuelo –tanto pilotos como auxiliares- lesivos del principio de seguridad de vuelo, y estos comportamientos no han merecido sanción de los niveles gerenciales: ni de la Gerencia de Operaciones, ni de la Gerencia de Servicios al Pasajero, ni tampoco de la Dirección General.

Agregaron que los comportamientos que más han llamado la atención de esa querrela son vuelos sobrevendidos, con pasajeros volando en los baños o, inclusive, en el cockpit (cfr. piloto Enrique Díaz Jurado; azafata Julieta Díaz, relatando un vuelo a Bariloche; auxiliar Karina Rempel); vuelos realizados sobre agua sin toboganes de evacuación (cfr. azafata Andrea Kong; informe de Piñeyro de fs. 10.985/6, y Registro Técnico de Vuelo de fs. 11.092) o sin chalecos salvavidas (cfr. piloto Oscar Burutarán, quien señaló que la decisión de inicial el vuelo la tomó conjuntamente con su superior jerárquico, Fabián Chionetti; azafata Jorgelilna Biré; carta documento de renuncia de Piñeyro; nota de Asociación de Aeronavegantes); vuelos realizados en exceso de peso (carta de Piñeyro a Chionetti del 14 de abril de 1996).

“Cabina estéril” :

Añadieron que también les merece especial atención el comportamiento del personal de vuelo de LAPA en relación al principio, sobre el que mucho se ha hablado aquí, de “cabina estéril”, ya que en el vuelo 3142 se violó sistemáticamente ese principio, tanto por parte de los pilotos Weigel y Etcheverry, como de las azafatas Tantos, Iglesias y Antolín Solache.

Dijeron que algunas comisarios de abordaje y auxiliares señalaron que no había un concepto claro y preciso de lo que significaba la cabina estéril

(cfr. Ratti; Titus). Que los testimonios recibidos en este debate, en especial los vertidos por las dos auxiliares de ese fatídico vuelo que han sobrevivido, indican que la violación de la “cabina estéril” no fue excepcional del vuelo 3142 sino un comportamiento habitual en esa tripulación, y en general en LAPA, y no sancionado.

Que Cristina Iglesias recordó aquí que sus dos compañeras ingresaron al cockpit del WRZ durante el tiempo de espera para el despegue, y que ella no lo hizo, no porque implicara una violación a la “cabina estéril”, sino “por ser nueva” en LAPA, y no tener confianza con los pilotos. Que María Lía Antolín Solache señaló que el comportamiento de Weigel y de Etcheverry aquella noche fue normal y corriente, pero del tramo del CVR en que tuvo participación Antolín se advertían comportamientos reñidos con la responsabilidad profesional que deben tener los tripulantes de una aeronave durante las operaciones áreas; además señaló que era habitual presenciar las maniobras de despegue en el cockpit; y que lo había hecho en 4 o 5 oportunidades. Que también mencionaron violaciones a la “cabina estéril” las azafatas Moreno Bourse; Aristegui -quien justificó estos comportamientos señalando que “el que esté libre de pecado que tire la primera piedra” e indicó que Tantos había protagonizado algunas de estas violaciones-; Silvina Ogawa; Paula Baccarini -quien recordó aquí uno de estos episodios con Weigel-; y el copiloto Flavio Schuster, quien señaló que esto generaba interrupciones en el briefing.

Régimen de vacaciones :

Sostuvo la querrela que una actividad riesgosa como la operación de aeronaves requiere un régimen de descansos para los pilotos sumamente estricto, y ese fue el propósito del Decreto 671/94, que en su artículo 31 refiriéndose al régimen vacacional dispuso: “En cada año calendario, el miembro de la tripulación debe disponer de 30 días consecutivos de descanso –vacaciones anuales- que podrán tomarse en períodos no menores de 15 días. En la estación del año opuesta a dichas vacaciones anuales, debe disponer además de 10 días consecutivos de descanso en la forma que

Poder Judicial de la Nación

convenga cada explotador con el miembro de la tripulación. Es obligatorio el goce de los días de vacaciones.”

Que sin embargo, se encuentran incorporados por lectura a este debate los legajos personales de pilotos de la compañía, que dan cuenta de una sistemática deuda vacacional de la empresa LAPA con sus pilotos; que se pudo interrogar sobre esos legajos a muchos de los pilotos involucrados, y ellos reconocieron esta deuda; se trata de los pilotos Gustavo Spinelli, González Ramos, Battlori, Taboada, MacInyre, Velásquez, Jorge Oliveira, Enrique Díaz Jurado, Conrado Lipka, Gustavo Ciarlo, Guillermo Otamendi – además, representante de LAPA en APLA-, Lucero, Baigorri, Valle, Carrizo, Feijoo –que por este tema fue denunciado por falso testimonio por el Tribunal-, Ciechowski, Fabián Pérez, Sergio Di Stefano, Aras, Biró, Argimon Feldman, Ruiz de Galarreta, José García, Vicente Sánchez, Nemirovsky, Fainberg López, Varillas, Colodro, Juan Schmid, Roberto Ferrante, Flavio Schuster, Daniel Amigo, Daniel González, Eduardo Fayolle, Federico Kroll, Walter Véliz, Marcelo Fernández, Eduardo Gaspari y Marcelo Gallino. Agregaron que tal el caso de Gustavo Weigel, a quien se le debían 85 días de vacaciones para la fecha del siniestro. Que la generalizada deuda vacacional también surge de la carta de renuncia del comandante Piñeyro, de su informe de fs. 5425, y de la nota que APLA le dirigiera a Nora Arzeno haciéndole saber esta circunstancia; que también alcanzaba a comisarios y auxiliares de vuelo (cfr. Moreno Bourse; Aristegui; Correa; Laura Capobianco).

Manifestaron que si bien durante el período anterior al año 1997 hubo una gran acumulación de días de vacaciones adeudados, se han encontrado casos de pilotos con vacaciones no tomadas correspondientes a años posteriores (cfr. Valle; Gallino; Díaz Jurado; Ciechowski; Vicente Sánchez; Schuster; Kroll; Marcelo Fernández). Que los partes de vacaciones que dan cuenta de esta deuda se encuentran firmados, en su inmensa mayoría, por el Gerente de Operaciones –en muchos de esos casos por Valerio Diehl- y/o los diferentes Jefes de Línea, pero además, varios testigos recordaron

haber conversado particularmente sobre esta situación con Fabián Chionetti y con Gabriel Borsani (cfr. Gustavo Spinelli; González Ramos; Battlori; Colodro; Juan Schmid).

Que quienes integraban la Gerencia de RRHH reconocieron aquí la tremenda deuda vacacional: Alejandro Paredes, y la propia Nora Arzeno, en su primera declaración indagatoria en este debate -del 5 de marzo de 2008-, cuando además señaló que todos en la empresa conocían esa deuda, en especial el Director General Boyd. Pero sin embargo, en ningún caso la empresa intimó a quienes tenían deuda de vacaciones para que regularizaran su situación. Que a su criterio ha quedado probado en este debate que el otorgamiento, o en su caso, la denegación de las vacaciones, así como el control de su vencimiento, correspondía a la Gerencia en donde revistiera cada empleado; en el caso de los pilotos, esta obligación correspondía al Gerente de Operaciones –por ello, su firma era requerida en los partes-, sin perjuicio de que su pedido se hacía a través de la Jefatura de Línea. Que ha sido muy preciso en este sentido el señor Boyd.

Que la gerencia de RRHH no era completamente ajena a este proceso; en la ya citada declaración indagatoria del 5 de marzo de 2008, Nora Arzeno asumió la responsabilidad del área bajo su control en el procesamiento del pedido de vacaciones, y el control del saldo adeudado al piloto –recordaron que su Gerencia conservaba legajos del personal con esta información-.

Que además, una dependiente suya, María Alejandra Buosi –del área de administración de personal- dijo aquí que si bien no era obligación de RRHH el control del cumplimiento del régimen vacacional, ella lo hacía igual, y elevaba informes mensuales a los que llamó “preventivos o de gestión”, a su superior jerárquico, Alejandro Paredes. Que no obstante ello, no hay constancias en la causa de que Nora Arzeno hubiera dado aviso de esta situación altamente irregular a la Dirección General. Que tampoco existió ningún control de la autoridad de aplicación; y ciertamente no se hacía al inspeccionar a un piloto (cfr. Villegas; Túñez; Trezzo; Sarli; Luna; Palacio Alliaga), sólo se les preguntaba si “estaban cansados” (cfr. Trezzo). Que

Poder Judicial de la Nación

tampoco hay constancias de otro tipo de inspecciones; de lo contrario, no se habría llegado a acumular una deuda como la existente.

Mencionaron que se ha discutido en el debate si esta deuda generó en los pilotos de la empresa –y, en particular, en Gustavo Weigel– fatiga crónica, pero lo cierto es que los inspectores que comparecieron ante el Tribunal señalaron que una violación al régimen ubica al piloto en infracción, señalando algunos de ellos que no podría continuar volando (cfr. Palacio Alliaga); por lo tanto, el criterio de la querrela es que basta la violación de la exigencia normativa para probar la generación del riesgo prohibido requerido por el tipo penal. Que de todas maneras, LAPA no realizó ninguna evaluación para asegurarse que sus pilotos, en infracción al Decreto 671/94, no padecieran fatiga crónica.

Sostuvo el Dr. Aleman que en el caso de Gustavo Weigel, su última pareja, la señora Judith Katez, relató que éste se quejaba de los días que la empresa le debía por vacaciones. Que además, su terapeuta de Renzi señaló en esta audiencia que a fines de 1998 tuvieron que interrumpir las sesiones por falta de tiempo, debido al exceso de trabajo en LAPA, que Weigel quería mantener para cuidar su situación económica.

Agregaron que no podemos desconocer que en la sentencia definitiva recaída en el juicio laboral por accidente de trabajo entablado por los hijos de Gustavo Weigel contra LAPA, agregada a este debate, se consideró esta deuda vacacional como un elemento a tener en cuenta a efectos de evaluar la indemnización que le correspondería a la familia. Y fueron coincidentes los pilotos que han declarado en este debate en que el motivo de esta deuda vacacional era la necesidad que tenía la empresa de que los pilotos continuaran volando, a fin de cumplir con el plan comercial.

Indicaron que la sistemática violación del tiempo de vacaciones ha llevado al perito Helmreich, justamente, a afirmar que: “Los registros del Comandante Weigel sugieren una cultura organizacional más ocupada en

aquellos empleados que cumplen con las necesidades de la compañía, que con aquellos ocupados en la seguridad operacional.”

Organización y funcionamiento de la Oficina de Prevención de Accidentes

Se ha probado en el debate que el oficial de prevención de accidentes de LAPA fue, hasta la fecha del siniestro, Raúl Novo, y de sus dichos, los de Ronaldo Boyd, y las versiones del Manual de Operaciones de los años 1997 y 1999, surge que este órgano dependió jerárquicamente de la Gerencia de Operaciones desde su creación, en mayo de 1997, hasta aproximadamente el mes de julio de 1999; y luego directamente del Director General (cfr. punto 2.2.5 del MOV 99). Que a pesar de la relevancia que debiera tener esta oficina, Novo dijo aquí que no cobraba remuneración alguna por esta responsabilidad; y que debía compatibilizar esta tarea –por la que no cobraba un peso- con su trabajo de piloto e instructor –por los que sí cobraba-. Entonces no les sorprende la falta de resultados de Prevac.

Que además, la oficina sólo estaba integrada por Novo, asistido exclusivamente por personal administrativo. Que el perito McInnis indicó aquí que un funcionamiento efectivo del comité de seguridad implicaría la representación en ese organismo de los distintos sectores de la empresa. Por otra parte, a la fecha del accidente en LAPA no se habían programado encuentros periódicos entre Novo y el Director General, a pesar de que el punto del MOV ya citado indicaba que la responsabilidad en la adopción de medidas le correspondía a este último. Que Boyd dijo aquí que veía a Novo por pedido de este último, pero no tenían planificado una agenda de encuentros.

Recordando que LAPA era una compañía en la que se realizaban reuniones semanales de todos los Gerentes de área, y además Boyd coordinaba una reunión diaria con los sectores operativos, señalaron que con Novo no se había instrumentado un régimen similar. Que respecto de la actividad desarrollada por Novo, los informes presentados en la causa y la declaración brindada por él indican que sus esfuerzos estaban dedicados a informar sobre cuestiones técnicas de las aeronaves, y recomendaciones de tipo general; no

Poder Judicial de la Nación

hay evidencia de que hubiera realizado auditorías respecto del proceso de instrucción y calificación de pilotos; menos aún del cumplimiento del régimen de vacaciones –si a él mismo se le adeudaban días-. Que todo ello llevó a que el perito McInnis concluyera: “Si bien el Capitán Raúl Novo era el Oficial de Seguridad Aérea de LAPA, no me consta que esta fuera su posición efectiva. Las obligaciones de un funcionario de seguridad de una compañía deberán incluir: investigar e informar sobre los hechos y recomendaciones para evitar que se repitan; realizar recomendaciones a la gerencia de la compañía en lo que respecta a cuestiones relacionadas con la seguridad de aviación; realizar investigaciones de seguridad; desarrollar y mantener un programa de conciencia de seguridad; actuar como secretario del comité de seguridad; solicitar y procesar sugerencias para el mejoramiento de la seguridad; mantener una estrecha relación con la autoridad de supervisión de seguridad; establecer y mantener un sistema de informe que promueve el libre flujo de información relacionada con la seguridad; desarrollar y mantener una base de datos de seguridad de aviación para monitorear y analizar tendencias; identificar las deficiencias en la seguridad de aviación y realizar recomendación para la implementación de acciones correctivas.”

Falta de un procedimiento de recepción de denuncias:

Sostuvieron que LAPA tampoco tenía implementado un sistema claro, práctico y eficaz de recepción de denuncias por violaciones al principio de seguridad de vuelo que quisieran realizar tanto las comisarios y auxiliares de abordaje, como los propios pilotos; refiriéndose a un sistema ágil, estandarizado, que además brindara confianza a los empleados y les diera respuesta a sus reclamos. Que señalaron esta falta algunas azafatas que han comparecido: Moreno Bourse; Suárez; Julieta Díaz; Jorgelina Biré.

Que en el caso particular de las auxiliares y comisarios de abordaje, no había en LAPA un criterio estable acerca de la utilidad que, en este sentido, podía tener el libro de registro de novedades de cabina. Que se notaron aquí diferencias entre la utilidad que le asignaban las tripulantes (por

ej., Andrea Kong) y el gerente de su área, Ricardo Wilson, para quien la vía no era ésta sino la elevación de quejas a las supervisoras del área. Y quizás por ello es que Carla Calabrese dijo que nunca se le respondían los informes que ella dejaba en ese libro. Pero tampoco –sostuvo la querrela- recibían respuesta las quejas que directamente realizaban las tripulantes (cfr. María Pía Tanuscio; o la propia jefa de tripulaciones Jaquelina Visconti que informó aquí que elevó una queja por el comportamiento de Gustavo Weigel, y no tuvo respuesta alguna, ni sabe si se tomó alguna medida). Que esto no sólo sucedía en el caso de azafatas, sino también de pilotos. Que un episodio que refleja la falta de un sistema estandarizado fue aquel protagonizado por Gustavo Weigel en Villa Gesell, al que se refirieron más adelante. Allí, el copiloto Lucero, que según dijo aquí tuvo que intervenir para corregir la maniobra antirreglamentaria de Weigel, no hizo ningún informe escrito del hecho; sólo reaccionó al ser llamado por el comandante García debido a que éste casualmente se encontraba en la playa en ese momento, pero ni aún así le pidió a Lucero un informe, a pesar que Weigel habría sido sancionado por este hecho.

Agregaron que pilotos de la compañía señalaron la falta de canales confiables, o que siquiera se les respondieran sus quejas –recordemos que había una reunión diaria en Aeroparque coordinaba por el señor Boyd en la que este tema no integraba el orden del día-; que lo señaló aquí el comandante Alberto Miranda, a quien la Gerencia de Operaciones nunca le respondió las notas que envió por fallas encontradas en los aviones, pero fue reprendido por ello. Y, finalmente, el Dr. Aleman mencionó el caso de Enrique Piñeyro. Dijo que sus denuncias no fueron atendidas ni contestadas, a pesar de que habían llegado a conocimiento del máximo nivel jerárquico de la empresa –fueron incorporadas al debate las cartas de denuncia entregadas a Boyd con fecha 18 de abril de 1996 y la carta documento de renuncia dirigida a Deutsch en 1999; y el propio Valerio Diehl, en su declaración indagatoria del 21 de junio de 2000, reconoció que “el tema Piñeyro se conversaba periódicamente en las reuniones con el Presidente de la compañía y el Director

Poder Judicial de la Nación

General (...) En el mes de junio de 1999 en una reunión semanal el señor Deutsch manifestó que había recibido una carta de Piñeyro.”

Que Piñeyro también fue hostigado por la empresa por sus denuncias. Que en su informe, el perito McInnis señaló la importancia de un sistema como el que LAPA no tenía: “Los sistemas de informes de seguridad son herramientas de seguridad útiles. Las tripulaciones están disponibles para compartir su experiencia y perspectivas (...) Dicho sistema debe ser simple (...) Debe haber un clima en el cual la gente esté preparada para informar sus errores y tener confianza que el informe será tratado seriamente. La gente que trabaja en el sistema y posee conocimientos de las operaciones sabe cuando algo anda mal. Debe poder reconocer y tener los medios para informar prácticas y situaciones no seguras (...) No hay evidencia que al momento del accidente LAPA contara con un sistema de información de seguridad.”

Hostigamiento y sanciones a tripulantes que denunciaban :

Manifestó la querrela que en LAPA no sólo no había un sistema de información de seguridad, sino que se relataron en este debate presiones y sanciones sufridas por comisarios y auxiliares, y pilotos que se atrevían a denunciar situaciones que afectaban la seguridad de vuelo. Que están los casos relatados por Jorgelina Biré, Moreno Bourse, Carla Calabrese –que fue directamente despedida, fs. 13.355-, María Pía Tanuscio; Enrique Díaz Jurado recordó un episodio sucedido en enero de 1997, cuando lo quisieron sancionar porque se rehusaban a volar un avión con el parabrisas rajado; Alberto Miranda denunció presiones para que volara un avión en condiciones operativas deficientes; y el paradigma de este hostigamiento fue Enrique Piñeyro.

Que según él dijo aquí, sus denuncias obstaculizaron su ascenso a comandante de Boeing 737; que tanto Arzeno como Diehl lo presionaron para que se retractara. Y en última instancia, ni Deutsch ni Boyd hicieron nada por evitar este hostigamiento, que aquí fue confirmado por la azafata Moreno Bourse. Que inclusive el piloto Argimon Feldman señaló que a pesar de que

fueron varios los comandantes que le permitieron volar siendo copiloto, el único sancionado fue Piñeyro. Que esta es la compañía en la cual Gustavo Weigel y Luis Etcheverry fueron instruidos, designados comandante y copiloto de Boeing 737, y programados conjuntamente para realizar aquel fatídico vuelo a Córdoba que culminó con las vidas de 65 personas. Que las características de su particular cultura organizacional explican, en buena medida, que estas dos personas actuaran como lo hicieron.

Sostuvieron que quizás el aspecto más importante de esta causa para analizar es la decisión de elegir a estos pilotos para realizar tan delicada tarea, y para evaluar la relevancia jurídico penal de esa decisión tenemos los registros del proceso de instrucción de Gustavo Weigel y Luis Etcheverry.

Antes de ello, creyeron necesario reparar en algunos aspectos generales del proceso de instrucción, del sistema de inspecciones de la autoridad de control, del sistema de promoción de un piloto al cargo de comandante de aeronave, y de los criterios para programar una tripulación de vuelo.

Calificaciones:

La querrela adujo que de acuerdo a lo que se vio en el debate, sabemos que un piloto para obtener y conservar su habilitación aeronáutica necesita someterse a un plan de instrucción, con recurrencias periódicas – semestrales en el caso de los pilotos, y anuales en el caso de los copilotos-; que también se somete a evaluación en caso de aspirar a ser designado comandante de una aeronave, y en todas estas evaluaciones el piloto recibe una calificación.

Sin embargo, sostuvo esa parte que no hemos conseguido que los instructores de la empresa señalen un criterio uniforme para calificar; algunos dicen que no lo había (cfr. Battlori; Ossa); algunos han señalado que para llegar a la calificación de standard un piloto no podía tener más de dos ítems evaluados con un calificación debajo del standard (cfr. Daniel Bulló); pero igual hemos visto exámenes que no respetaban ese criterio. Que se ha llegado a la paradoja de que un instructor, Enrique Díaz Jurado, dijo aquí que había solicitado no ser programado más con Gustavo Weigel porque no lo

Poder Judicial de la Nación

consideraba cuidadoso, pero lo había calificado standard; cuando se le señaló esta contradicción dijo que el criterio para calificar a un piloto como standard era “muy amplio”. Que hemos escuchado al instructor Baigorri afirmando que en oportunidades no se colocaban calificaciones bajo estándar para no herir susceptibilidades. Que los citados fueron instructores que participaron del proceso de instrucción de Weigel o Etcheverry.

Y por ello es que devienen tan importantes las observaciones que realizan los instructores. Que lo dijo el perito Helmreich en su informe: “en un sistema en el que impera el criterio aprobado/desaprobado, la información para el diagnóstico [de un piloto], aun frente a una calificación de aprobado, se encuentra en el apartado de “observaciones”.

Que a partir del cuidadoso análisis de estas observaciones es que el Jefe de Línea y el Gerente de Operaciones pueden cumplir con las obligaciones que les impone el Manual de Operaciones; que no sólo testigos, como el comandante Bredeston, señalaron que estas observaciones estaban destinadas al nivel gerencial, sino los propios imputados. Que Gabriel Borsani, en su indagatoria del 19 de octubre de 2009, afirmó que para cumplir con sus obligaciones examinaba los legajos de los pilotos; y el propio Deutsch, al preguntársele durante la instrucción por los criterios que guiaban la promoción de un piloto dentro de LAPA señaló que se consideraban, entre otros elementos, los “antecedentes anteriores en la empresa”.

Que a su criterio, no ha quedado claro si estas observaciones estaban dirigidas a los mismos instructores, a fin de que conocieran los antecedentes del piloto que estaban evaluando; Borsani dijo aquí que si los instructores querían ver los legajos tenían que pedírselos a él; pero ello no parece haber sido dado a conocer a los instructores. Citó como ejemplo que Vicente Sánchez dijo que nunca veía los antecedentes del candidato; y que Carrizo esperaba que fuera el alumno quien llevara sus antecedentes. Y menos claro aún resulta determinar si los mismos pilotos eran destinatarios de estas observaciones, a pesar de que alguno así lo dijo (cfr. Bredeston).

Inspecciones de vuelo:

Señala la querrela que un requisito ineludible para que un piloto saliera a volar, era ser habilitado por el Comando de Regiones Aéreas, mediante las inspecciones de vuelo que realizaba el cuerpo de oficiales que revestía en la Dirección de Habilitaciones. Que ha quedado demostrado que no era un requisito de los inspectores estar habilitados en el avión que debían inspeccionar (cfr. Baigorri; Castiella López; Túñez; Fortuny; Delgado; Sarli; Fernando Luna); en todo caso, podía ser una inquietud de cada inspector perfeccionarse con los manuales de la aeronave.

Que en su indagatoria del 29 de abril de 2009 Peterson intentó justificar esta falencia señalando que “los inspectores no tienen que estar habilitados para volar dado que no vuelan; de lo contrario, el Estado tendría que formar una “empresa” paralela para poder cumplir con su función”. Que tampoco había un sistema de rotaciones entre los inspectores y las aerolíneas ante las que realizaban su tarea de control; por el contrario, había ciertos inspectores que se encontraban abocados a una determinada línea aérea (cfr. Castiella López; Luna), sosteniendo la querrela que esa práctica favorece la corrupción; máxime cuando varios inspectores pasaron a revistar, luego, como personal de LAPA (cfr. Baigorri).

Promoción de un piloto a comandante y reuniones de instructores:

Mencionó la querrela que luego de la habilitación de un piloto, en el proceso de promoción a la función de comandante, el Manual de Operaciones le adjudica al Jefe de Línea una obligación de suma importancia: En el punto 2.2.3, inciso g), le impone la obligación de “vigilar e informar a la Gerencia de Operaciones de la capacidad técnica de los Copilotos, y en especial de su idoneidad para su posible promoción a Comandantes.” Que para cumplir con esa obligación, el mismo Manual le impone, en el inciso e, la obligación de calificar a los pilotos.

Recordó el Dr. Aleman que Gabriel Borsani ha dicho que esa obligación la ejercía colegiadamente con los demás instructores en reuniones periódicas, en las que se trataban varios temas y, con ello, ha pretendido

Poder Judicial de la Nación

delegar su responsabilidad en este cuerpo. Sobre las implicancias de estas reuniones de instructores, dijo la querrela varias cosas. Que cuando el Manual permite una delegación de responsabilidades, lo dice expresamente: en el punto 2.2.3, por ejemplo, prevé que el Jefe de Línea pueda delegar sus obligaciones en un eventual Jefe de Base.

Que Borsani integraba ese cuerpo colegiado, así que no habría la delegación que pretende; además, este cuerpo de instructores habría tenido funciones asesoras del Jefe de Línea, más que decisorias. Que en esto coinciden todos los instructores que han comparecido en el debate; citando a algunos: Biró, Vicente Sánchez, José Carnero, Baigorri, Daniel Bulló. Y Valerio Diehl, en su declaración indagatoria del 21 de junio de 2000, señaló que los instructores eran los “asesores directos” de Gabriel Borsani en las propuestas de ascenso a comandante. Que finalmente, tampoco se ha podido probar que las reuniones de instructores se hubieran llevado a cabo con la sistematicidad que pretende Borsani; no había metodología, ni formalidad en la confección de las actas, ni periodicidad. Que algunos instructores han afirmado aquí que han estado presentes en alguna reunión (cfr. González Ramos; Baigorri); otros, en ninguna (cfr. Bruggia; Juan Schmid); ciertamente no había periodicidad (cfr. Walter Véliz; Baigorri, que dice no haber participado en la reunión en la que se liberara a Etcheverry); y los que dijeron haber participado de reuniones, no recordaban haber tratado el caso de Gustavo Weigel –que estuvo dos años y medio en instrucción, tiempo suficiente para haber sido discutido- (cfr. González Ramos; Velásquez; Biró; Daniel González; Vicente Sánchez). Que en definitiva, tal como señala el punto 2.2.7 del Manual de Operaciones, los instructores son los responsables de “la ejecución y supervisión del adiestramiento en tierra y en vuelo (cursos, simulador y vuelo) de los pilotos dentro de la Compañía.” Pero las obligaciones de calificar e informar a la Gerencia de Operaciones de la idoneidad técnica de los Copilotos para su posible promoción a Comandantes, le corresponden, como dice el Manual, al Jefe de Línea.

Promoción de un piloto a comandante y designación:

Esgrimieron que el Jefe de Línea propone ascensos, pero quien tiene la prerrogativa de designar a un piloto como comandante de la compañía es el Gerente de Operaciones; que lo prescribe el Manual, en su punto 2.4.1 al establecer los requisitos para ser comandante de LAPA: entre ellos, “haber sido designado como tal por la Gerencia de Operaciones”. Que de hecho, ese nombramiento también es requerido para ser copiloto de la compañía –cfr. punto 2.4.5-; y también lo han dicho los instructores de la empresa (por ej., Juan Ossa, quien presentó a Weigel ante la FA para su habilitación en Boeing 737, y dijo que ello no era suficiente para su designación como comandante); inspectores de la Fuerza Aérea (cfr. Muñoz). Que tenían las mismas prerrogativas los gerentes de Operaciones de otras compañías (cfr. Aldo Ríos, gerente de operaciones de Dinar). Que finalmente, lo afirman los peritos que han intervenido en la causa: Prelooker; Velasco; el perito de parte De Jean, quien además dijo aquí que para cumplir con esa función, el Gerente de Operaciones debía verificar los antecedentes de un piloto.

Respecto del proceso de designación, indicó el Dr. Aleman que nada mejor que recurrir a los dichos de Valerio Diehl, en la ya citada declaración del 21 de junio de 2000, en la que dijo que cuando el Jefe de Línea tenía la nómina de candidatos para el ascenso, se reunía con él para decidir la promoción; recordó, en particular, la oportunidad en la que decidió el ascenso de Gustavo Weigel; dijo que Gabriel Borsani se reunió con él y le brindó una “detallada exposición de la idoneidad de Weigel”; y luego, decidió su promoción.

Sostuvo que ciertamente, la designación no era de los instructores. Que según se ha visto en el debate, el período de tiempo normal que transcurre entre la habilitación de un piloto en un avión, y la designación como comandante por el Gerente de Operaciones era de pocos meses; los suficientes para que el piloto fuera introducido en la Línea, y conociera las rutas. Que contamos, así, con la experiencia de varios comandantes de LAPA: Digilio; Roberto Ferrante; Norberto Pomilio; Fabián de Nucci; Eduardo Casado; Daniel González; Federico Kroll; Miguel Boyer; Daniel Bulló;

Poder Judicial de la Nación

Marcelo Moroni, entre muchos otros. Que el caso de Gustavo Weigel fue llamativamente diferente: entre la obtención de su habilitación como piloto de Boeing 737, y la designación como comandante, transcurrieron prácticamente dos años y medio; que la misma, como la de cualquier otro piloto, no era inexorable; como señaló el perito Prelooker: podría haber sido separado de la compañía, dejado como copiloto, o se le podría haber impartido más instrucción.

Programación de Tripulaciones:

Respecto a ésta, señaló el Dr. Aleman que el Manual de Operaciones de la empresa señala claramente que es una obligación conjunta del Jefe de Línea y de la Oficina de Programaciones. Que en efecto, en el punto 2.2.3 donde se detallan las obligaciones del Jefe de Línea, se le atribuye: “d) Coordinar con Programación de Tripulaciones (previsión y programación) la actividad de los tripulantes del cockpit.” Además, el punto 2.2.9 del mismo manual, al señalar las obligaciones de la Oficina de Programación de tripulaciones, en el punto c) dice que “a través de la comunicación con la Gerencia de Línea se considerará la integración de tripulaciones evitando incompatibilidades.” Que el entonces Jefe de la Oficina de Programación de Tripulaciones, Carlos Leyes, relató que recibía las pautas para efectuar las programaciones del Jefe de Línea (lo que fue ratificado aquí por el empleado del área Fernando Maizares); y además dijo que con el Gerente de Operaciones mantenía una reunión diaria a fin de revisar la programación del día. Es decir que el Gerente de Operaciones controlaba diariamente la conformación de las tripulaciones según las pautas del Jefe de Línea y el trabajo de la Oficina de Programación. Que ello fue confirmado por Chionetti en su declaración indagatoria del 24 de junio de 2009, cuando señaló que si bien la sábana de programaciones no era confeccionada por él, tenía posibilidades de modificarla. Ahora bien, señaló la querrela que de todas las declaraciones con que se ha contado, surge que no se había implementado un sistema eficaz que “evitara incompatibilidades”, y de allí que se programara

una tripulación como la conformada el 31 de agosto de 1999; y esto lo dijo en el debate el perito McInnis: en LAPA “no había procedimientos específicos en combinación de tripulaciones”.

Indicó que una muestra de ello es que el propio Leyes señaló que Gustavo Weigel podía volar con cualquier copiloto. Sin embargo, adujo, nuevamente como dijo el perito Prelooker, esta dupla podría haberse evitado si se hubiera implementado un sistema de programación que tuviese como objetivo la seguridad de las operaciones: se podría haber programado a Weigel sólo con instructores, o con los copilotos más experimentados, y no con un copiloto que, tal como señaló el comandante Alberto Miranda, “se adaptaba al piloto que comandara el avión”.

Legajo profesional de Gustavo Weigel:

Se refirió al desorden y la confusión reflejada en ese legajo, así como en los partes de vacaciones, y los registros técnicos; que las hojas se encuentran mezcladas, sin foliar, faltan aclaraciones de firmas, fechas, algunas actas. Y ello llevó a que el perito McInnis concluyera que “los registros de la compañía son deficientes.” Que no obstante ello, sostuvo que hay allí documentación fundamental para conocer el desempeño técnico de este piloto a lo largo de su carrera; entre ella, las planillas de evaluación con las observaciones que fueron asentando los instructores que lo examinaron durante varios años. Que varias de éstas fueron repetidas en el tiempo, y reflejaban un perfil profesional peligroso para la actividad de vuelo; además, estos errores, este estilo de conducción del comandante Weigel, se reflejaron en el comportamiento que éste tuvo al mando del vuelo 3142 cuyo desenlace motivó este juicio.

Manifestó el interés de la querrela de probar la relación de riesgo entre las acciones y omisiones que le atribuye a los imputados en relación con las decisiones que adoptaron a partir de estos antecedentes, con el resultado final acaecido el 31 de agosto de 1999.

Así, mencionó que luego de haber recibido instrucción en la Escuela Técnica de Aviación Profesional –ETAP- Gustavo Weigel recibió su primera habilitación como piloto comercial en el año 1977; al año siguiente

Poder Judicial de la Nación

ingresó al Ejército Argentino, donde revistió hasta el año 1984 cuando solicitó su baja.

Que luego de ese período en las Fuerzas Armadas, Weigel ingresó a LAPA por pocos meses, entre diciembre de 1985 y abril de 1986; volvió a ingresar en noviembre, y se quedó hasta enero de 1988 -durante este período sería habilitado como copiloto de SAAB SF-340-, aunque no hay constancias en su legajo de su desempeño en instrucción. Que habría un tercer ingreso a la compañía entre noviembre de 1988 y junio de 1990, cuando habría revestido como copiloto de SAAB. Que luego, entre junio de 1990 y diciembre de 1993, por tres años y medio, no realizó ninguna actividad aérea. Finalmente, regresó a LAPA a fin de ese año 1993, y voló allí hasta la noche del accidente.

Que Gustavo Weigel regresó a LAPA como copiloto de SAAB-340, pero debió ser rehabilitado en su licencia por la Fuerza Aérea, dado que llevaba más de tres años sin volar; para ello, la Gerencia de Operaciones de LAPA le extendió un certificado afirmando que habría realizado un curso teórico, y rendido satisfactoriamente un examen escrito, aunque no hay constancias de esa instrucción. Luego, se le impartió adiestramiento en vuelo. Que esta exigencia constaba de tres lecciones, que se realizaron los días 1º, 2 y 3 de diciembre de 1993 –en la última, además, participaría el inspector de la Fuerza Aérea para rehabilitarlo en su licencia-. Que las evaluaciones de esos vuelos las hizo el instructor y, por entonces, jefe de línea de SAAB-340, Fabián Chionetti. Que en las dos primeras se lo calificó impreciso en “control de cabina”, y en una de ellas en “coordinación entre tripulantes”; además, se le observó que debía “mejorar control de cabina”. Que Weigel pasó la inspección de la Fuerza Aérea, a cargo de Juan Antonio Fortuny, y fue rehabilitado en su licencia de copiloto de SAAB-340, aunque se lo obligó a ser inspeccionado por la autoridad de contralor en el siguiente recurrente de simulador, instancia no exigida por la reglamentación. Que no obstante su rehabilitación, Fortuny dijo aquí que lo había notado muy “inseguro”. Señaló la querrela que muy

pronto, quizás por la urgencia de LAPA de ascenderlo a comandante del avión, los días 12, 14, 15 y 16 de abril de 1994 se le imparte instrucción de repaso en simulador bajo la dirección del instructor José García. Que en las cuatro lecciones –no se realiza la 5ª, a pesar de integrar el plan de instrucción vigente- es calificado como standard. No obstante recibe estas observaciones: en la 1ª lección, “Muy lento en todo, posiblemente debido a un malestar físico general”; en la 2ª lección, “Segue lento e irascible, aún no se siente físicamente bien”; en la 3ª lección, “Se siente mejor físicamente pero sigue siendo lento. En parte, lo solucionará si adquiere mejor conocimiento de listas y procedimientos para poder simplificar sus procesos de razonamiento”; y en la 4ª lección, “Aprueba con lo mínimo por persistir lo apuntado previamente. Debe mejorar en dominio de listas y procedimientos y volver a simulador antes de ser promovido a comandante.”

Que a pesar de este resultado, en la evaluación general se lo califica standard –recordemos que era requisito para poder rendir el examen de piloto-; esta calificación fue justificada aquí por García diciendo que había “pilotos normales y pilotos normales”. Que sus observaciones finales fueron: “Aprobó su examen de piloto con lo mínimo. Antes de ser promovido a Comandante debería volver a simulador para lograr mayor rapidez y decisión en los momentos críticos. Puede que su desempeño estuviera acompañado por un malestar físico. En general lento.”

Que Weigel es sometido a inspección de la Fuerza Aérea en simulador el 16 de mayo de 1994, un mes más tarde de concluir su instrucción; en el examen, nuevamente rendido ante el inspector Fortuny, se le realizan las siguientes observaciones: en el ítem “circuito de espera y velocidad” se le señala “falta de coordinación tripulación”; en el ítem “toque y despegue; falla de motor después de V1” se le señala “bien, pero vuela solo”; en el ítem “emergencia fuego en un motor después de V1” se le señala “no realiza las coordinaciones con tripulación”; en el ítem “emergencias” se le señala “desprolijo con las medidas para la tripulación”; en el ítem “coordinación con la tripulación” se le señala “inadecuada para la habilitación requerida” y se lo califica con standard menos; en el ítem “aproximaciones”,

Poder Judicial de la Nación

también se lo califica con standard menos, y se le señala que “debe mejorar la crew coordination”. Que con este resultado, Fortuny lo aprueba en simulador. Que no obstante ello, aquí declaró que Weigel no se ajustaba a los procedimientos; que si bien debían hacerse en inglés, lo hacía de manera graciosa.

Agregó que para obtener la habilitación, faltaba un paso más: el examen de vuelo. Y para ello, Weigel debía recibir tres lecciones de adiestramiento, que recibió los días 18 y 19 de mayo de 1994, y el 11 de octubre –cinco meses después, y en las tres lecciones, el instructor fue Fabián Chionetti. Que en la primera es calificado como impreciso en varios ítems, entre otros, “crew briefings”, “coordinación entre tripulantes” y “control de cabina”, y se le señala que “debe mejorar coordinación de cabina y pedido de listas”. Que aún cuando se lo califica standard en las dos lecciones subsiguientes, y Chionetti le aprueba el curso, posibilitando que rinda examen ante la Fuerza Aérea, indica como observación final que debe “continuar insistiendo en coordinación de cockpit y pedido de listas”. Así es que finalmente, luego de rendir el examen ante Fortuny, el día 13 de octubre de 1994 se le extiende la habilitación como piloto de SAAB SF-340. Que Fortuny declaró que aún en esa oportunidad, Weigel era muy indisciplinado; y dijo algo más, que él no lo hubiera contratado. Que inmediatamente, Gustavo Weigel es designado comandante de SAAB SF-340, pero en el primer recurrent de simulador luego de esta designación, volverían a surgir los mismos problemas de siempre. Que el programa indicaba cinco sesiones en simulador, pero Weigel realiza tres: el 6, 7 y 8 de mayo de 1995, con el instructor Marcelo Gazzera, calificado aquí por García como el “mejor instructor” de la compañía. En la 1ª lección es calificado como impreciso, entre otros, en los ítems “coordinación entre tripulantes”, “criterio aeronáutico”, “toma de decisiones” y “control del cockpit”, recibiendo como observaciones las siguientes: “Se nota coordinación de cabina muy imprecisa-inseguridad en coordinación de cabina; se recomienda estudiar memory ítems

de power plant; no presentó documentación operativa necesaria”. En la 2ª lección es calificado como impreciso en “listas de chequeo” y, otra vez, en “coordinación entre tripulantes”, “criterio aeronáutico”, “toma de decisiones” y “control del cockpit”, recibiendo observaciones tales como “No hay seguridad en las acciones inmediatas; él debe ordenar”. En la 3ª lección es calificado como impreciso nuevamente en “listas de chequeo”, y por tercera vez en “coordinación entre tripulantes”, “criterio aeronáutico”, “toma de decisiones” y “control del cockpit”, recibiendo estas observaciones: “desconocimiento de fallas de trim; coordinación entre tripulantes muy pobre en aproximación por instrumentos standby; se realizó both gen failure y both engines flame out y no se ordenaron memory ítems porque no los sabía, se leyó la lista; se recomienda estudiar memory ítems; se realizó una evacuación en donde se vio desconocimiento del rol que le corresponde, como consecuencia de esto él no ordena y hay inseguridad y descoordinación de cockpit”. Que como resultado de este recurrent, Gazzera le asigna la calificación final de impreciso, y repite algunas observaciones: “no llevó documentación operativa necesaria; no sabe memory ítems por lo tanto hay inseguridad en los procedimientos y descoordinación de cabina; se recomienda estudiar memory ítems”. Que García dijo aquí que como consecuencia de este recurrent, Weigel volvió a desempeñarse como copiloto de SF-340. Sin embargo, apuntó la querrela que ello es contradictorio con lo señalado por varios testigos, e incluso imputados, respecto de que para esa fecha ya había sido degradado a esa posición por el vuelo realizado a baja altura sobre la playa de Villa Gesell. Indicó que el desorden de su legajo impide zanjar esta contradicción. Que de todas maneras, había dos motivos –uno disciplinario y uno técnico profesional- para que Weigel no pudiera seguir volando como piloto.

Que los días 28, 29 y 30 de octubre de 1995 volvió a hacer su recurrent semestral en simulador, en esta oportunidad con el instructor Gerardo González Ramos. Que nuevamente realizó tres sesiones, a pesar de que el programa indicaba que debían ser cinco. Ya en la primera sesión, recibe esta observación: “recuerde solicitar reencendido luego de eng. flame out;

Poder Judicial de la Nación

trabajar más en crew coordination y standard call outs”. No obstante la calificación final de standard, González Ramos señaló al concluir su entrenamiento: “Observando las recomendaciones hechas durante las tres lecciones, se sugiere continuar trabajando en los standard procedures”.

Sostuvo la querrela que se trataba de una persona que volaba este avión desde el año 1987, ocho años, y a pesar estos pésimos antecedentes, el 20 de febrero de 1996 el entonces Gerente de Operaciones de LAPA, Alfredo de Víctor, le ofreció a Gustavo Weigel la opción de pasar a la línea Boeing 737, como primer oficial; ofrecimiento que Weigel aceptó dos días después. Que para ello, Weigel tuvo que rendir, en primer lugar, un examen teórico oral de “sistemas y operación” de la aeronave, el 1º de julio de 1996, y quienes le tomaron el examen fueron Fabián Chionetti, y los comandantes Batllori y Giménez.

Que Chionetti, por ese entonces ostentaba el cargo de Jefe de Pilotos de LAPA; se habían unificado las jefaturas de línea en un solo cargo, que ejercía Chionetti. Que esto no sólo fue señalado por el propio Chionetti en su declaración indagatoria del 12 de julio de 2000, sino que surge de notas dirigidas por Weigel a Chionetti refiriéndose a él con ese cargo, infinidad de notas de Chionetti firmando como tal, declaraciones testimoniales, como la de Francisco Carrión, y declaraciones de imputados como Valerio Diehl, quien en su declaración indagatoria del 21 de junio de 2000 dijo que cuando ingresó a la compañía –el 18 de julio de 1996-, el jefe de pilotos era Chionetti.

Que en relación al examen teórico, los tres instructores lo aprueban con standard, pero las recomendaciones corren por cuenta del jefe de pilotos Chionetti: “Debe repasar los procedimientos de vuelo”; “Debe continuar realizando cabina hasta su salida al simulador”; y la observación más impresionante, “Debe estudiar en forma profunda Flight Crew Training Manual completo”; agregando la querrela que evidentemente no fue suficiente el tiempo para que estudiara, esto es, entre la opción de febrero y el examen de julio. Que el siguiente paso sería el simulador; y aunque hay un certificado de

García acreditando la realización del programa de adiestramiento, no hay constancias de su efectiva realización. Que genera más dudas que quien le podría haber impartido esa instrucción, Juan Ossa, dijera aquí que no lo recordaba, pero que de haber sido así los antecedentes estarían en el legajo de Weigel; pero no están.

Que el 15 de julio de 1996 Gustavo Weigel es inspeccionado en simulador, y aprobado por Fernando Luna; luego, realiza su entrenamiento en vuelo, con Ossa, el 19 y el 20 de julio de 1996, recibiendo la calificación de standard en ambas lecciones. Que Ossa efectúa las siguientes observaciones: en la 1ª lección, “recuerde volar dentro de las velocidades mínimas. Con viento con ráfagas recuerde incrementar la velocidad de acuerdo a lo indicado por el Manual. En el flare coloque el avión en el suelo y no espere que el mismo toque, pues quedará demasiada pista atrás”; en la 2ª lección, no mejora, ya que se le señalan “mismos comentarios vuelo anterior”. Que el 21 de julio de 1996 LAPA presenta a Weigel para ser inspeccionado a efectos de su habilitación como piloto de Boeing 737. Que el examen lo toma el ya citado inspector Luna, quien lo aprueba; sin embargo, no constan en el legajo las maniobras que se habrían realizado. Que así obtiene la habilitación del avión que tripularía el 31 de agosto de 1999.

Que al día siguiente, el 22 de julio de 1996, el recién asumido gerente de Operaciones -Valerio Diehl- comunica a la autoridad de control su decisión de afectar a Gustavo Weigel como copiloto de Boeing 737-200. Que a pesar de contar con la habilitación de la autoridad de control como piloto, para ascender a comandante Gustavo Weigel debía realizar, como cualquier piloto de la compañía –según han relatado varios- un programa de transición, de Introducción a la Línea. Pero, a diferencia de todos los pilotos que han venido a declarar, Weigel demoraría dos años y medio en ascender. Que como parte de este plan, entre el 16 de septiembre de 1996 y el 5 de febrero de 1997, constan en el legajo de Weigel cinco informes de comandantes-instructores de LAPA- sobre el desempeño de Weigel en ruta. Que uno de esos comandantes fue Walter Véliz, quien según el legajo de Weigel, hizo cinco vuelos con él en febrero de 1997. Que Véliz dijo aquí que Weigel no

Poder Judicial de la Nación

cumplía con los parámetros para ascender a comandante; y, según su criterio, luego de esos cinco vuelos, no calificaba para esa responsabilidad.

Por su parte, el comandante Carrizo señaló en su informe que “debe ser más ordenado en la ejecución de los procedimientos de vuelo”; y “recuerde que la seguridad y el acierto de sus decisiones dependerán de su conocimiento de los sistemas y procedimientos”.

Que este pobre desempeño, con falencias similares a las registradas en SAAB, se manifiesta en el adiestramiento recurrente en simulador realizado los días 27 y 28 de marzo de 1997 con el instructor Marcelo Bruggia; en ambas lecciones, Weigel es reprobado. En la primera sesión, recibe cuatro standard menos, y un bajo standard, y se efectúan observaciones como éstas: “debe ser más rápido en aplicar reversores; en una falla de motor después de V1 respete el orden de las listas-ídem despegue normal; usted no puede iniciar una aproximación sin haber configurado el avión, sin realizar descent and approach y sin haber hecho el briefing; no inicie una aproximación si no tiene perfectamente coordinada la cabina; usted debe estar en todo momento en control de lo que le sucede al avión, a la tripulación y al pasaje.” La observación general para esta primera lección es que “conoce los procedimientos pero no los aplica totalmente en el avión; debe tener mayor dominio del avión y de la situación total por el que el mismo transita; no se aparte de los parámetros de vuelo.” En la segunda lección, para la cual intervino Gabriel Borsani, ya entonces jefe de línea de Boeing 737 y superior jerárquico de los instructores, Weigel recibe cuatro standard menos, en “crew coordination”, “uso de procedimientos standard”, “conducción de la cabina” y “seguridad”. Que las observaciones de Bruggia para esta lección fueron: “en ninguna de las fallas de motor realizó el segmento de aceleración, llegando a la altitud asignada con flaps 1 y excediendo el tiempo límite del motor con potencia de despegue; asumió erróneamente que el motor detenido tenía poca presión de aceite desechando la posibilidad del reencendido; decidió iniciar un procedimiento con excesiva velocidad en el fijo, el avión sin

configurar y sin haberse hecho ni el briefing ni la descent and approach check list; aleja por radial equivocado y en general le cuesta mantener los parámetros de velocidad y altura; en más de una oportunidad no interpreta las autorizaciones del control, debido a la falta de atención por la carga de trabajo, apartándose de las mismas; desciende por debajo de la velocidad de maniobra para cada selección de flaps”. Que en el informe general, finalmente, Bruggia señala: “Conoce los procedimientos y limitaciones del avión en la faz teórica. Cuando debe volcarlos a la faz práctica, excede limitaciones de vuelo por instrumentos, debido a que no domina completamente el simulador. Su reacción para corregir estas desviaciones no alcanza a lo requerido por ser lento. Por otra parte esta situación mantiene ocupada toda su atención haciendo que le sea muy difícil mantener el control total del avión, la tripulación y la situación que tiene que resolver”. Que en este debate, Bruggia dijo que entendía que estas observaciones implicaban que el comportamiento de Gustavo Weigel afectaba la seguridad de vuelo; y por eso lo reprobó. Que esta evaluación frustró su ascenso a comandante de Boeing 737, pero, agregó la querrela, sólo por un tiempo.

Señaló el Dr. Aleman que los imputados señalaron aquí que la empresa no podía ofrecer a Weigel la posibilidad de un nuevo ascenso antes de que transcurriera un año desde esta evaluación, pero esa parte no pudo corroborar esta previsión en el Manual de la compañía, ya que la versión que Valerio Diehl emitió ese año no tenía incorporado el capítulo referido a la Instrucción de pilotos, en otra grave omisión.

Dijo que lo cierto es que del legajo de Weigel, durante lo que restaba del año 1997, sólo surge una inspección en ruta efectuada por el jefe de Línea Borsani el 23 de mayo de 1997. Que en esa inspección, Borsani lo aprueba, aunque señala que “para un perfil de copiloto es estándar pero para el de comandante debe conocer/estudiar más los sistemas para de esta manera ser un excelente comandante”. Que al año siguiente, Borsani lo vuelve a inspeccionar en ruta, el 16 de febrero de 1998, y lo aprueba con una calificación del 80 %, e indica que se advierte una “mejoría general en todo el vuelo”. Pero días después, el 14 y el 15 de marzo de 1998, en un nuevo

Poder Judicial de la Nación

recurrent en simulador, se registran los mismos vicios. En la 1ª lección, “recuerde que debe controlar las acciones de su copiloto; no descontrola la aeronave; debe tratar de mantener un mejor control de cabina; repase procedimientos de recall actions; debe tratar de ubicarse mejor en el espacio”. En la 2ª lección, “no se demore en reaccionar ante la falla de un motor; no descontrola la aeronave –por segunda vez-; no dude en hacer un escape; debe ubicarse mejor en el espacio –por segunda vez-; tenga siempre presente por dónde se realiza un escape, más aún en zonas de montaña”. Que a pesar de estas observaciones, el instructor lo aprueba en ambas lecciones. Los días 4 y 5 de agosto de 1998 Weigel realizó el módulo inicial de CRM con los instructores Rastelli, Vandam, Novo y Chionetti; al menos eso indica el certificado agregado en su legajo personal. Que no hay constancias de que para la fecha del siniestro hubiera realizado el módulo recurrent, ni que estuviera programado para el resto del año 1999.

Acerca del adiestramiento en CRM, sostuvo que ha quedado probado que no había chequeo ni evaluación alguna; los pilotos “aprobaban” con su sola asistencia (cfr. Elizabeth Rastelli; Graciela Vandam; entre otros); las disposiciones pertinentes del Comando de Regiones Aéreas no prevén examen; y ha quedado demostrado con la declaración de Vandam, que en LAPA tampoco estaba prevista siquiera una devolución a la Gerencia de Operaciones, o a la Dirección General sobre el desempeño de los asistentes, ni sobre el grupo en general; y ni Weigel ni nadie repitió el curso.

Manifestó que el siguiente registro en el legajo de Weigel es el nuevo recurrent en simulador que realiza los días 6 y 7 de diciembre de 1998 con el instructor Vicente Sánchez. Que los imputados, en el debate, han alegado que entre aquel simulador de marzo y éste de diciembre de 1998 le brindaron a Gustavo Weigel instrucción adicional en vuelo. Que del legajo surge que en las dos lecciones en simulador impartidas por Sánchez se lo califica como standard, y recibe breves y positivos comentarios del instructor: “buen desempeño; buen trabajo.” Que la planilla de estas últimas lecciones en

simulador fue firmada no sólo por Sánchez, sino también por el jefe de línea Gabriel Borsani. Que al preguntársele, en su ampliación de indagatoria del 2 de noviembre de 2009, sobre esta particularidad, Borsani dijo que con esta firma él daba por cerrado el proceso de instrucción de Gustavo Weigel. Que luego, Borsani elevó la propuesta a Valerio Diehl, se reunieron para tratar el asunto, y el día 17 de diciembre de 1998 –según nota de la dirección de transporte aerocomercial agregada en su legajo- Gustavo Weigel es afectado como comandante de Boeing 737-200, de acuerdo a la designación del Gerente de Operaciones Valerio Diehl comunicada a la autoridad el 9 de diciembre de 1998. Agregó la querrela que, además de su pésimo historial profesional, a la fecha de su designación como comandante, Gustavo Weigel no contaba tampoco con la experiencia en jet requerida por la propia empresa para acceder a aquella responsabilidad.

Que en efecto, del acta de reunión de instructores del 22 de septiembre de 1998, acompañada por Gabriel Borsani como prueba C, en la que justamente se está evaluando el ascenso de Weigel, surge que para esa fecha un requisito era contar con 1.500 horas como copiloto de jet de LAPA - luego este requisito integraría la versión 1999 del Manual de Operaciones-; además, este requisito fue reconocido por el propio Borsani en su ampliación de indagatoria del 4 de noviembre de 2009.

Que según surge del informe de la JIAAC, a la fecha del siniestro, Weigel tenía una experiencia total en Boeing 737-200 –tanto como comandante como primer oficial- de 1.710 horas. A efectos de conocer cuántas de esas horas las había volado como comandante, también podemos recurrir al informe de la JIAAC: allí se dice que en los últimos 30 días antes del hecho había volado 84,2 horas, y en los últimos 90 días –es decir, desde principios de junio de 1999-, 206,9 horas. Es decir que si a la actividad de Weigel en Boeing 737-200 le restamos esos últimos 90 días de actividad como comandante, apenas se superan 1.500 horas de vuelo en esa aeronave. Pero si a ello le restamos la actividad de vuelo que tuvo Weigel durante todo el año 1999 desde que lo ascendieron a comandante, es evidente que no alcanzaba 1.500 horas cuando fue ascendido a ese cargo. Que en consecuencia, no se

cumplió con el requisito de experiencia requerido por LAPA, y al ser preguntado sobre este tema, el 4 de noviembre de 2009, Borsani negó que se hubiera tomado alguna decisión exceptuando a Weigel de este requisito.

Instrucción adicional en vuelo de Gustavo Weigel:

Respecto a esto, mencionó la querrela que Gabriel Borsani alegó que, a pesar de no constar en su legajo, durante el año 1998 Gustavo Weigel recibió instrucción adicional en vuelo, antes de que propusiera al Gerente de Operaciones su ascenso como comandante de Boeing 737, e intentó fundar su afirmación en un listado de 60 vuelos incorporado por primera vez en esta causa por el perito de parte De Jean durante la etapa instructoria.

Manifestó el Dr. Aleman que ese listado no tiene ningún elemento que permita comprobar su autenticidad; indica vuelos que no estaban registrados en el legajo de Weigel; y se trata de una hoja sin fecha ni firma ni membrete alguno, impresa de una computadora después de producido el siniestro; en segundo lugar, varios de los comandantes que allí son identificados como de haberle impartido instrucción a Weigel, al declarar en el debate no hicieron referencia a esos vuelos o no recordaban la evaluación que hicieron de Weigel. Que González Ramos no los mencionó; Velásquez no recordaba la evaluación que hizo; Vicente Sánchez afirmó haber realizado “algún vuelo” con Weigel, cuando del listado surge que habría hecho siete, y además no precisó que ese vuelo que recordaba hubiera sido de instrucción. Que en tercer lugar, resulta de sumo interés comparar el listado con documentación original aportada por el mismo Gabriel Borsani en la audiencia del 28 de septiembre de 2009. En esa oportunidad, y a fin de desmentir versiones de algunos testigos que afirmaban haber realizado vuelos con Weigel -actuando este último como comandante de Boeing 737- durante el año 1998, Borsani acompañó una carpeta con los “Registros de Actividad de Vuelo” de Weigel de ese año, de los que surgía que sólo había volado como copiloto. Que si comparamos aquel listado de 60 vuelos de instrucción, con estos registros originales, se advierte que sólo hay coincidencias en 9 vuelos:

los correspondientes a los días 7 de febrero -con el comandante González Ramos-, 21 de marzo -con Velásquez-, 29 de marzo -con Carrizo-, 31 de marzo -con Carrizo-, 30 de abril -con Biró-, 20 de julio -con González-, 26 de agosto -con García-, 18 de noviembre -con García-, y 20 de noviembre -con García-. Que se trata de vuelos regulares, con pasajeros, en los que Weigel ejerció funciones de copiloto, y en los que los comandantes de esos vuelos eran, casualmente, instructores. Que de ahí a afirmar que se trataba de vuelos de instrucción hay una enorme distancia. Que de los restantes vuelos citados en el listado de 60, no hay ningún registro de que hubieran existido. Que Borsani señaló, además, que estos vuelos de instrucción adicional respondían a decisiones que se habían adoptado en reuniones de instructores. Acompañó, en ese sentido, dos actas, de reuniones supuestamente practicadas el 22 de septiembre de 1998 la primera, y el 20 de octubre la última; que dichas actas no tienen firma ni sello; y se trata solamente de impresiones de pantalla acompañadas durante el proceso.

Que en la primera, se dice que Weigel continuará en instrucción una semana con cada instructor; pero en el listado de 60 vuelos no se cumple con esta indicación. En la segunda acta, se dice que continuará en instrucción con Vicente Sánchez la primera semana, irá a simulador con Baigorri la segunda, “en donde se realizará un repaso general de sistemas y procedimientos”, y con Ernesto García la tercera; “posterior a ello se estima que puede salir como comandante”.

Manifestó la querrela que como prueba E1 se acompañó un temario de la reunión de instructores de octubre de 1998 en la que se incluye el ítem “nombramiento de nuevos instructores”, refiriéndose a Gallino, Sánchez y Baigorri; pero estos tres comandantes en el acta de septiembre ya figuraban asistiendo a las reuniones de instructores, preguntándose entonces si todavía no lo eran; que además, Sánchez y Baigorri, respecto de quienes en octubre se evaluaría su nombramiento como instructores, no entiende cómo son a quienes en el acta del mismo mes se les encomienda la instrucción de Weigel.

Poder Judicial de la Nación

Acerca de lo que dijeron en el debate los instructores respecto de la supuesta instrucción adicional de Weigel, señaló que a pesar de que en el listado figura brindando instrucción en vuelo a Weigel en 16 oportunidades, Velásquez aquí no pudo dar ninguna precisión sobre su evaluación; tampoco el comandante Biró; el comandante González Ramos no recordaba haber tratado el caso de Weigel en reuniones de instructores; Vicente Sánchez directamente no recordaba que se le hubiera encomendado impartirle instrucción adicional a Weigel, ni la reunión de instructores donde esto se habría decidido, y al exhibírsele el acta, no la reconoció; más aún, dijo no haber participado de reuniones de instructores con el comandante Ernesto García; Baigorri dijo que voló en un par de oportunidades con Weigel cuando era copiloto; pero nunca dijo que fue su instructor; que Ernesto García sí recordó haberle impartido instrucción en ruta –casi el único -, pero no cómo lo había evaluado, a pesar de que en el listado aparece brindándole instrucción en 24 vuelos; Gallino no recordaba si en reuniones de instructores se trató el caso de Weigel.

Argumentó el Dr. Aleman que, si a pesar de todas estas inconsistencias aún se insistiera en que el plan se desarrolló como se alega, no hay constancia de que se hubiera realizado otra reunión de instructores luego de la de octubre de 1998, en la que se repasara la instrucción brindada a Weigel; y por todos estos motivos, coincide con el perito McInnis cuando señaló que la experiencia acumulada por Weigel durante el año 1998, obviamente, aquella que puede acreditarse mediante documentación original e, incluso, por dichos de testigos, indica “experiencia adicional” y no “instrucción adicional”.

Instrucción en alarma de configuración:

Aquí se refirió a la falta de constancias en el legajo de Weogeoñ o en el de Luis Etcheverry de algún tipo de entrenamiento, ya sea en simulador o en vuelo, del procedimiento a adoptar frente a una alarma de configuración, y que ello lleva a preguntarse si eran instruidos en una materia tan fundamental.

Recordó que ante la activación de la alarma de configuración durante la carrera de despegue del WRZ la noche del 31 de agosto de 1999, la reacción de Gustavo Weigel fue de desconcierto, preguntándose “qué era eso que sonaba”. Citó entonces el punto 1.18.1 del informe de la JIAAC, cuando dice que el modelo de avión correspondiente al LV-WRZ no poseía un sistema de control de dicha alarma por parte de la tripulación –confirmado aquí por Martín Donnari-. Que por lo tanto, sólo la podían escuchar en Mantenimiento, o eventualmente durante alguna operación de vuelo, pero no en Instrucción, y varios pilotos han dicho en el debate que no recordaban haberla escuchado en simulador (cfr. Cao; Carrizo). Que algunos instructores descartaron que este ítem estuviera incluido dentro de la evaluación; entre ellos, quien fue instructor de Weigel, Juan Ossa; y Baigorri, el instructor de Etcheverry. Agregó que tampoco se examinaba la alarma de configuración por configuración insegura en las inspecciones que realizaba la Fuerza Aérea (cfr. Muñoz, entre otros, quien le tomó examen a Luis Etcheverry). Que entonces debiera haberse tomado mayor recaudo al elaborar el plan de instrucción, si además, como señaló la JIAAC, la alarma de configuración tenía muchas similitudes con otra alarma producida en vuelo, y cuya activación es normal en la operación de aeronaves.

Que a esta grave omisión, se suma la vaga redacción del Manual de Operaciones de LAPA en cuanto a alarma de configuración como causa de aborte de despegue se refiere, que en su capítulo 7.13.12 disponía que “antes de 80 kms abortamos por cualquier causa, entre 80 kms y V1 abortamos solamente por incendio motor, falla de motor o cualquier otra falla que ponga en peligro la seguridad de vuelo. Después de V1 continuamos con el despegue”. Que a diferencia del manual de entrenamiento de Boeing, este Manual no señalaba expresamente como causa de aborte de despegue la “configuración insegura” del avión.

Dijo que, en consecuencia, entendía que la falta de entrenamiento adecuado en alarma de configuración –señalada también por el perito Prelooker en su informe-, más la redacción imprecisa del Manual de

Poder Judicial de la Nación

Operaciones, coadyuvaron a que el 31 de agosto de 1999 Gustavo Weigel no interpretara esa alarma, y decidiera continuar con la operación de despegue.

Conclusiones de la instrucción de Weigel:

Manifestó el Dr. Aleman que la tremenda cantidad de observaciones negativas durante todo el proceso de instrucción, a lo largo del tiempo y en los dos tipos de aviones que tripuló, ya la JIAAC señaló que superaba lo “normal”, en relación con los legajos técnicos de otros pilotos de LAPA. Que el perito Prelooker nos dijo que en toda su experiencia como comandante de Aerolíneas Argentinas, nunca vio un legajo como el de Weigel, con tantas observaciones negativas, y tan repetidas a lo largo del tiempo, y que “surge una notoria falencia en las capacidades necesarias para conducir con seguridad una operación de vuelo. Una insuficiente técnica de vuelo, sumada a escasos conocimientos del avión y a una falta de capacidad para administrar los recursos disponibles en la cabina, de manera de poder enfrentar cualquier situación con eficiencia y seguridad, configuran una realidad de características crónicas (...) A lo largo de los seis años de trayectoria profesional no se evidenció una notoria mejoría en los problemas detectados”; que “se cometió el gravísimo error de ascender al comandante Weigel y habilitarlo para tal función, permitiéndole cumplir con la misma cuando sus antecedentes demostraban claramente que su capacidad profesional no satisfacía los requisitos mínimos necesarios para la misma.”

Que coincidió con él el perito Carlos Velasco, al referirse a las observaciones recibidas por Weigel durante su instrucción: “Es imposible considerar que pasaran inadvertidas a sus jefes directos sus dificultades, tanto en sus condiciones manuales de operación, como las de sus reacciones relacionadas con el factor humano. Estas se manifestaron recurrentemente sin poderlas interpretar como situaciones momentáneas que ya habían sido superadas en el recurrent de simulador inspeccionado por el Sr. Sánchez.”

Que, finalmente, la JIAAC realiza una enumeración de las características principales del desempeño profesional de Weigel a lo largo de

su proceso de instrucción –ptos. 2.1.3.1 al 2.1.3.6 de su informe-, a saber: (a) lentitud en reacciones y movimientos ante situaciones críticas; (b) desconocimiento o falta de aprendizaje de los ítems a efectuar de memoria – memory ítems- ante situaciones que no permiten la lectura de las listas de control de procedimientos; (c) inicio de maniobras sin la correspondiente configuración inicial y sin briefing; (d) falta de coordinación en cabina en forma muy repetida y en distintas circunstancias de vuelo; (e) influencia de factores físicos o personales de tipo no definido sobre las actuaciones de pilotaje; y (f) falta de conocimiento suficiente de sistemas y procedimientos que influían sobre su accionar en cabina, no siendo suficientemente rápida su capacidad de razonamiento para reemplazar esa falta.

Agregó la querrela que este perfil profesional fue el que se manifestó el día del siniestro; que el comportamiento de Gustavo Weigel aquel 31 de agosto no fue sorprendente, ni imprevisto; fue el resultado previsible de un obrar mantenido en el tiempo.

Volviendo al informe de la JIAAC, al apartado 2.1.4, donde analiza cada una de las características del desempeño de Weigel con la actuación que tuvo aquel día, manifestó que la lentitud y el desconocimiento de los memory ítems se evidencian en el comportamiento errático adoptado por Weigel cuando advierte la dificultad en despegar a la aeronave del piso; que en esa instancia decisiva dudó en proseguir el despegue, o detener el avión –ya que redujo potencia de motores; pero no aplicó frenos-; que si proseguía con el despegue quizás lo hubiera logrado –contamos en la causa con el resultado de la prueba en simulador realizada por el comandante García Lignac-; que después de haber escuchado el CVR, no hay mucho que agregar respecto a la falta de seguimiento de listas, y realización del briefing; que no sólo no se completó la before start check list –omitiéndose la realización del briefing en lo que respecta a la ubicación de los flaps-, sino que directamente no se hizo la “before take off check list”; que la falta de coordinación en cabina se evidencia en el trato que se dispensan Weigel, Etcheverry, Tantos y Antolín Solache durante la operación de la aeronave, manteniendo conversaciones de tono personal, más propio de un grupo de amigos que salen

Poder Judicial de la Nación

a tomar una copa, que de profesionales que están efectuando una tarea riesgosa como es la conducir una aeronave. Que el responsable de ello es el comandante, quien debe conducir a la tripulación con el objeto de que todos realicen las tareas que están pautadas.

Dijo que finalmente, la falta de conocimiento de sistemas y procedimientos se reflejó en la reacción de Weigel al escuchar la alarma de configuración –afirma “no saber qué pasa”-, y en la decisión de continuar el despegue –“pero está todo bien”, dice-. Que además, esta decisión tuvo como antecedente una cultura empresarial de incorporación de las alarmas en la operación cotidiana de vuelo; su activación no era vista como anormal. Que concluye Prelooker: “Todos los avisos que dio Weigel acerca de su bajo nivel de competencia profesional se hicieron evidentes en el accidente: una técnica de vuelo pobre, insuficientes conocimientos de los sistemas del avión – ignorancia del significado de la alarma de despegue-, sumados a un perfil dotado de un grado importante de indisciplina profesional que le hizo imposible corregir, a lo largo de toda su carrera, las múltiples observaciones que mereció respecto de su incapacidad para ordenar su cabina y coordinar de manera eficiente todos los recursos a su disposición conllevaron a una actuación desafortunada durante el carreteo y despegue del vuelo 3142”.

Violaciones anteriores de Weigel a principio de seguridad de vuelo:

Que a efectos de analizar la responsabilidad penal de los imputados, sostuvo la querrela que no sólo se debe tener en cuenta el historial que surge de sus legajos, sino el desempeño profesional de Gustavo Weigel en la operación cotidiana de la empresa, dado que era uno de los pilotos más antiguos de LAPA, conocido por todos los niveles directivos de la compañía.

Así, se refirió al hecho que mereció una sanción de la misma empresa: el famoso vuelo a baja altura sobre las playas de Villa Gesell. Que ha habido numerosas referencias de testigos de toda índole, que conocían el hecho de forma indirecta (cfr. las azafatas Meybaum, Suárez y Mariana

Llobera; los pilotos Gustavo Spinelli; Enrique Díaz Jurado; Conrado Lipka; Jorge Rodríguez; Raúl Novo), y además tuvimos el testimonio de un protagonista de ese episodio, el entonces copiloto de aquel vuelo Gabriel Lucero, quien tuvo que intervenir para impedir esa maniobra, y tuvo que elevar un informe verbal sobre este episodio. Que todos han coincidido –entre ellos José García, quien fue testigo del hecho, la última pareja de Weigel, la señora Katez, a quien se lo confirmó el propio Weigel, y el propio Fabián Chionetti, entonces jefe de línea- que por este comportamiento Weigel fue sancionado, bajándolo como primer oficial por un lapso de 6 meses; sin embargo, no hay constancia alguna en su legajo, ni se informó a la autoridad de control a pesar de tratarse de una falla grave (cfr. Fortuny). Además, no se comprende por qué, según señaló aquí García, en el recurrent realizado apenas unos meses más tarde en el que sería reprobado por el comandante Gazzera, se lo volvió a degradar como primer oficial, si ya estaba sancionado.

Que un segundo incidente fue el vuelo ferry a Chile sobre el que brindaron algunos detalles los mecánicos Andrés Brancale y Maximiliano Alvarez. Se trató de un vuelo en el que Weigel era copiloto del comandante Aras. Brancale relató aquí que hubo una discusión entre ellos, con recriminaciones de carácter técnico de Aras hacia Weigel. Recordó que había mucha niebla, y que los pilotos estaban muy nerviosos. Ciertamente es que la discusión fue minimizada aquí por Aras, pero luego compareció el otro técnico que volaba en el cockpit, Alvarez, que volvió a hacer referencia a las recriminaciones de Aras, y amplió señalando que tenían que ver con la operación del vuelo, con alguna actividad que realizaba Weigel relacionada con la navegación. Señaló Alvarez que la discusión fue muy fuerte, y que nunca había presenciado algo similar.

Que Brancale también relató otro episodio que vivió con Weigel, en el que el aterrizaje fue muy brusco, lo que le llamó la atención. Amplió sus dichos señalando que los comentarios sobre Weigel en su sector, Mantenimiento, eran negativos; que no era una persona profesional, y por eso se sentía inseguro volando con él. Que también algunas azafatas se han animado a señalar el miedo que sentían al volar con Weigel (cfr. Nelly

Poder Judicial de la Nación

Gutiérrez, dijo que tenía miedo de volar con él con tormenta, y que era muy descuidado). Que una de las jefas de auxiliares, Jaquelina Visconti, señaló que por su cargo recibía quejas por la “excesiva confianza con la tripulación de cabina” que exhibía Weigel; ello llevaba a que su comportamiento “no tenía que ver con el trabajo y la disciplina que tiene que haber a bordo del vuelo”, e inclusive relató que a ella misma le sucedió, y por ello concluyó en que Weigel era una persona con la que se debía cuidar especialmente el respeto por la “cabina estéril”. Que Visconti señaló que estas circunstancias fueron puestas en conocimiento de la empresa.

Agregó que también están los testimonios de Paula Baccarini, y de Antolini Solache sobre violaciones de Weigel a la “cabina estéril”; y de algunos pilotos de la compañía que señalaron la indisciplina de Weigel (cfr. Guillermo Otamendi, quien relató que Weigel utilizaba la radio para hablar con todos, lo cual distraía la atención; Alberto Miranda, que lo consideraba muy laxo; Eduardo Gaspari lo consideró despreocupado, y enfatizó que quería demostrar que sabía; Valle dijo que no seguía las reglamentaciones técnicas). Que fue contundente Enrique Díaz Jurado al informar que había volado con Gustavo Weigel, y que no era cuidadoso ni cauto; por ese motivo solicitó al jefe de línea, Gabriel Borsani, que no lo programara más con él, no recordando la fecha de este episodio, pero sí que Weigel estaba a punto de ser habilitado como comandante.

Sostuvo que finalmente, contamos con el testimonio de Enrique Piñeyro, que en este debate consideró que Weigel era un piloto poco afecto al respeto de los procedimientos de vuelo, y que ello era un reflejo de la cultura empresaria que tenía LAPA. En cuanto a su experiencia de vuelo con él, dijo que se encuentra probado en la causa el ya conocido episodio del SAAB 340 con dos horizontes inoperativos; que Piñeyro se negó a realizar unos vuelos en esas condiciones, y la empresa le encomendó a Weigel que lo reemplazara. Que constan a fs. 6524/6527 los Registros Técnicos de Vuelo correspondientes a esos vuelos, además de la carta de Piñeyro del 15 de abril

de 1996 con el detalle del hecho. Que el incidente, además, fue reconocido aquí por Fabián Pérez, que en esa oportunidad era el copiloto de Piñeyro en ese avión, y relató que el avión tenía una limitación para hacer vuelos nocturnos, que eran justamente los vuelos que Piñeyro se rehusó a hacer, y que hizo Gustavo Weigel. Que Enrique Piñeyro relató aquí un segundo episodio vivido con Weigel: un vuelo entre El Palomar y Mar del Plata en el que Weigel olvidó pedir la “before take off” check list; que además, según dijo Piñeyro, al regresar de ese vuelo, con un frente de tormenta que había demorado la partida de varios vuelos, Weigel quiso salir igual, y las condiciones meteorológicas lo obligaron a regresar al punto de partida.

Instrucción y designación de Luis Etcheverry:

Dijo que si bien no hay comparación con el historial profesional de Weigel, los registros de Etcheverry también reflejan una instrucción insuficiente y violatoria de un programa que pretende ser eficaz para entrenar en el cumplimiento de una tarea riesgosa como la operación de aeronaves. Que además, en su legajo hay alertas acerca de un perfil profesional que, al complementarlo con uno como el de Weigel, conformaba una pareja de conducción que los peritos han calificado como peligrosa.

Analizó que Etcheverry contaba con licencia de piloto privado cuando realizó el curso teórico en la ETAP para piloto comercial; que obtuvo esta última licencia el 29 de diciembre de 1992, aunque sería habilitado en aviones multimotores el 24 de diciembre de 1993; que entre 1994 y 1996 trabajó en la empresa Transportes Aéreos Privados, luego pasó a volar en Alas del Sur como copiloto, y luego como comandante, de SW-2 Metro 2. Que al obtener la habilitación para esa aeronave, el 24 de octubre de 1996, el inspector remarcó: “Debe ser más ordenado en la organización previa al vuelo”. Que la licencia de Piloto Comercial de Primera Clase, en categoría avión, la obtuvo el 8 de septiembre de 1997; en octubre del año 1998 ingresaría en Southern Winds, aunque por poco tiempo, dado que semanas después sería cooptado por LAPA.

Quiso destacar una sanción recibida por Etcheverry durante su paso por Alas del Sur. Dijo que según surge de su legajo, el 20 de octubre de

Poder Judicial de la Nación

1998, el Jefe de la Región Aérea Noroeste del Comando de Regiones Aéreas le impuso una sanción por un hecho ocurrido el 3 de mayo de ese año: Etcheverry había aterrizado en un aeródromo fuera de su horario de operación, sin planificar correctamente su vuelo. En los fundamentos de la sanción, el funcionario señaló que la pista carecía de balizamiento, y que su operación había sido “riesgosa y temeraria”. Que una semana después de haber sido impuesta esta sanción, el 27 de octubre de 1998, Etcheverry presentaba la solicitud de ingreso a LAPA. Que en este debate, en su ampliación de indagatoria del 10 de febrero de 2009, Borsani afirmó que no conocía esta sanción, pero que a los efectos de la incorporación de un nuevo piloto a la compañía no averiguaban si había recibido sanciones. Que la inhabilitación de Etcheverry –así la denomina el Comando de Regiones Aéreas en el télex adjunto a fs. 53 de su legajo- se deja sin efecto el 15 de diciembre de 1998, cuando Etcheverry ya había ingresado a LAPA, había efectuado su curso teórico de Boeing 737 y se disponía a realizar su adiestramiento en simulador para ser afectado como copiloto de Boeing 737.

Que en el legajo de Etcheverry se encuentra agregado el formulario donde se asentó la entrevista personal de ingreso realizada por Gabriela Nóbrega –del área de RRHH- y el Gerente de Operaciones Valerio Diehl. Habiendo aprobado el ingreso, Etcheverry debía realizar su adiestramiento en simulador. El plan de instrucción agregado en su legajo indicaba que debían cumplimentarse nueve sesiones. Las lecciones fueron impartidas los días 19, 20, 21, 22, 24, 26 y 27 de diciembre de 1998, por el instructor Baigorri. Que le ha llamado la atención a la querrela –y fue señalado en este debate por el perito Velasco- que las lecciones 5 y 6 se efectúan el mismo día; lo mismo que las lecciones 8 y 9; máxime cuando hemos contado con la declaración testimonial del copiloto de LAPA Jorge Valdés, que hizo el curso de adiestramiento en simulador junto con Etcheverry. Que al preguntársele cuánto tiempo llevaba un turno en simulador señaló que cada turno es diario, y “se componía de un briefing, de alrededor de 1 hora, y cuatro

horas en el simulador con un descanso en la mitad de 2 horas, y luego el debriefing”. Que luego se le preguntó si en el caso del simulador que él hizo con Etcheverry podrían haber hecho dos turnos en un mismo día, y señaló que cree que eso se debió a un problema que tuvieron, aunque no puede decir si completaron las lecciones.

Manifestó que en este curso, Etcheverry es calificado “standard”; sin embargo, dijo que merecen destacarse algunos comentarios realizados por el instructor, dada la significación que tienen de acuerdo a lo sucedido el 31 de agosto de 1999: “no haga las listas de memoria si no las sabe”; “no se olvide de la lista After T.O.”; “debe profundizar un poco más en los procedimientos estandarizados”; “estudie las secuencias de las listas y no se olvide de pedir las”; “después de abortar la puesta en marcha debe pedir la lista para comprobar que los procedimientos estén bien realizados”; “rejected T.O. – fuego en el motor – falla de motor – configuración insegura – condiciones que afectan la seguridad de vuelo”; “practique y repase procedimientos anormales con manejo de listas”, “estudie manejo de LCP, procedimientos anormales”, “antes de iniciar un procedimiento el avión debe estar configurado con flaps”, “briefing de despegue, hacer el estandarizado”. Que fue inspeccionado en simulador por el comodoro Rodolfo Muñoz durante la última lección, y resultó aprobado; recibió instrucción en vuelo con Vicente Sánchez, el 7 y el 8 de enero de 1999 y fue calificado standard; que no hay constancia de que se hubiera efectuado el tercer vuelo previsto en el plan de instrucción; pese a ello fue examinado por el inspector Muñoz el 9 de enero de 1999, y aprobado.

Que para el otorgamiento de la habilitación como copiloto de Boeing 737, LAPA extendió un certificado del cumplimiento del plan de instrucción, pese a las irregularidades que tenía. Que ese certificado, que debía ser suscripto por el Gerente de Operaciones Valerio Diehl, fue firmado por Fabián Chionetti, en su reemplazo, que para esa época era Jefe de Línea Boeing 757. Que Fabián Chionetti es, además, quien suscribe la designación de Etcheverry como copiloto de Boeing 737-200 en la comunicación dirigida a la Dirección Nacional de Transporte Aerocomercial el 11 de enero de 1999

Poder Judicial de la Nación

solicitando la afectación de Etcheverry en esa función, que se produce al día siguiente.

Conclusiones de instrucción de Etcheverry:

Refirió la querrela que la JIAAC, en el apartado 2.2.1 y 2.2.2, identificó lo que a su criterio eran las características negativas que surgían del proceso de instrucción de Luis Etcheverry: (a) tenía tendencia a no seguir procedimientos según listas de control y a no respetar sus secuencias; (b) cuando utilizaba las listas, las hacía de memoria sin saberlas correctamente; (c) utilizaba las listas con velocidad tal que no alcanzaba a verificar realmente los ítems que leía.

Que al igual que en el caso de Gustavo Weigel, estas características se repitieron el 31 de agosto de 1999. Que en las listas que sí se hicieron - aunque incompletas- ese día, mezcló conceptos, agregó ítems no contemplados y dio respuestas distintas a las previstas. Que seguramente, las hizo de memoria, o sin verificar lo que leía. Que por otra parte, ha llamado la atención del perito Velasco la falta de asertividad en el comportamiento de Etcheverry aquel fatídico día, y ello indicaría, a su criterio, un defecto de instrucción en coordinación de cabina.

Que en este aspecto, señaló la querrela que en el Manual de Operaciones vigente a la época, en su punto 7.27a se señalaba que “la decisión de abortar un despegue será adoptada por el Comandante únicamente”. Que no había, en ese apartado vinculado con problemas en el despegue, ninguna disposición que previera la eventualidad de que el copiloto debiera intervenir ante una grave equivocación del comandante.

Posteriormente, se refirió a los rasgos de personalidad de Weigel y Etcheverry, y del sistema de supervisión psicológica imperante en aquellos años. Dijo que no se han encontrado elementos de prueba suficientes para afirmar que alguno de los dos pilotos padeciera trastornos psiquiátricos, y menos aún que la noche del siniestro los aquejara algún episodio hipomaniaco, como pretendió argumentar la defensa; pero sí se han conocido, especialmente

en el caso de Gustavo Weigel, algunos rasgos psicológicos, propios de su personalidad, que debieran haber sido tenidos en cuenta por los acusados a efectos de efectuar un seguimiento de su evolución y, especialmente, para orientar su entrenamiento técnico –ya que podrían, y de hecho así sucedió la noche del 31 de agosto de 1999, afectar su desempeño profesional-. Pero para ello, dijo que debió instrumentarse un sistema de supervisión psicológica idóneo y eficaz.

Funcionamiento del INMAE:

Respecto al seguimiento de Gustavo Weigel y de Luis Etcheverry que hizo el INMAE, el órgano del Estado que otorga la habilitación psicofísica de los pilotos, la querrela efectuó el siguiente análisis.

Dijo que Weigel había renovado su “aptitud psicofisiológica” el 31 de marzo de 1999, y Etcheverry el 30 de abril de 1999.

Que sobre la base de los legajos de Weigel y Etcheverry en aquel organismo, las peritos psicólogas señalaron que no hay registros de las entrevistas mantenidas con los pilotos evaluados; ningún dato que permita dar cuenta de “la situación vivencial del entrevistado”, tal como señala la perito Dora Greif. Que señala Ivana Kitic que “la entrevista es el paso previo e infaltable que permitirá al profesional recabar información y datos que permitan la planificación del test e interpretación posterior para evaluar con mayor precisión y de manera más integral al entrevistado (...) La falta de entrevistas, como en este caso, invalida cualquier aproximación posterior de otro profesional para evaluar este material.” Que no sorprende a la querrela esta falta de registro, ya que los pilotos que han declarado en el debate señalaron que la entrevista era muy breve, e incluso protocolar (cfr. Valle; Ciechowski); y el motivo sin duda era la escasa cantidad de profesionales que realizaban estas entrevistas. Que según señaló en este debate el Jefe del Departamento de Aptitud del INMAE, doctor Gugliotta, para el año 1998 cuándo él se retiró del organismo, había un solo psiquiatra que realizaba estas entrevistas. Recordó además la cantidad de pilotos que se agolpaban para mantener esta entrevista; por ello señaló que eran muy cortas. Que en el mismo sentido, la Dra. Santamaría –psiquiatra del INMAE- afirmó ante el

Poder Judicial de la Nación

Tribunal que ella atendía entre 50 y 90 pilotos por día; en segundo lugar, la perito Cabello Podestá señala que aún cuando los pilotos concurrían a evaluarse semestralmente, los tests psicológicos eran administrados una vez por año. Que en el caso de Weigel, según surge del legajo y coinciden todas las peritos, se le realizó el test de Bender en cada ocasión que concurrió al INMAE, combinado con algunos de los siguientes: test de frases incompletas, cuestionario desiderativo, y test de la figura humana.

Que además, la licenciada Kitic se ocupó de analizar cada chequeo de los pilotos Weigel y Etcheverry, y pudo determinar que en el caso de Weigel 16 chequeos no tenían ningún tipo de registro, mientras que de los 11 restantes, 7 de ellos se habían pasado con un solo test, y los otros 4 con dos. Que en el caso de Etcheverry, 3 chequeos no tenían ningún tipo de registro, y de los 12 restantes, 7 se hicieron sobre la base de 2 tests y 5 sobre la base de uno sólo. Que Cabello Podestá concluye que estos tests “no conforman una batería psicológica básica porque sólo se administraron tests proyectivos. No se observan tests de inteligencia, ni de aptitudes, ni específicos. El test más pertinente entre los que figuran para este tipo de estudio es el de Bender, pero si bien es necesario no es suficiente”. Que también señala Cabello Podestá, en cuanto a la administración de los tests, serios y muy evidentes defectos; en algunos casos, inclusive, que los tests fueron autoadministrados por los mismos pilotos; que en otros, las tarjetas aparecen analizadas en forma invertida; no hay registro del comportamiento y la conducta de los examinados. Por todo ello considera que “la interpretación queda muy restringida en sus resultados.” Respecto de la rotación de las figuras reflejada en algunos tests realizados por Weigel, Kitic fue contundente: “sería signo de encontrarnos frente a una perturbación en la orientación espacial lo que indicaría la posible presencia de lesiones orgánicas o la presencia de trastornos graves o severos. Estas distorsiones representan la pérdida del control del yo y por lo tanto son severas y serían significativas de peculiaridades individuales de carácter y trastornos.” Pero señala Kitic la

imposibilidad de dar un diagnóstico definitivo debido a la deficiente administración de las herramientas: “las irregularidades que presentan los tests realizados, y la carencia de un proceso adecuado transforman los datos significativos en insuficientes. Por ejemplo podemos ver que algunas administraciones están firmadas por auxiliares de la sección psicología (categoría ésta desconocida dentro de la carrera de psicología). Que no queda claro si además de realizar la toma también la evalúan, o si sólo lo toman y la evaluación la realiza el profesional; y, siendo así, se pregunta por qué no figura la firma del profesional”. Que en relación al mismo tema, la perito Dora Greif dice que no hay constancias de consignas para la realización de los tests, modalidad de desarrollo, tiempo empleado, disposición del examinado, registro de su actitud. Que concluye la perito Cabello Podestá, en el análisis tanto del legajo de Weigel como en el de Etcheverry, que “los parámetros utilizados en los exámenes no resultan claros, ni se mantienen dentro de una metodología estable”, calificándolos de “no útiles” para cumplir el propósito que tenían. Además, señala Kitic, el INMAE no tuvo en cuenta el “efecto aprendizaje, que es inevitable. Me refiero al acostumbramiento que puede producirse después de tres o cuatro veces de escuchar las mismas consignas y ver las mismas láminas, situación ésta que quita espontaneidad a las respuestas y que lleva a la pérdida de elementos importantes de diagnóstico”.

Agregó la querrela que esto fue ratificado en el debate por pilotos (cfr. Baigorri; Valle; Negri), y por los mismos profesionales del INMAE (cfr. Guarini; Gómez Kodela; Gugliotta).

Que finalmente, y en tercer lugar, mencionó que tampoco hay constancias de informes psicológicos, “en los que cada técnica o batería psicológica debe concluir” –cfr. Informe Cabello Podestá-. Que a modo de conclusión, le resulta liminar lo señalado por la licenciada Kitic en relación a la actividad desarrollada por el INMAE en relación a los pilotos Weigel y Etcheverry: “no han sido ni útiles ni suficientes a los fines para los que han sido implementados porque las condiciones teórico-prácticas necesarias para una evaluación psicodiagnóstica mediante su elección y administración fue insuficiente por lo que relativiza la validez y confiabilidad de estos estudios.

Poder Judicial de la Nación

Esto afecta la específica función de evaluar las condiciones psicológicas de los examinados en resguardo de su tarea y normas de seguridad respecto de sus propias vidas y la ajena”.

Falta de supervisión psicológica por parte de LAPA:

Señaló la querrela que estas limitaciones en el funcionamiento del INMAE eran conocidas por los acusados; en particular, porque cada uno de ellos se sometía a sus controles semestralmente; además, interactuaban con el organismo, por lo que conocían sus dificultades organizativas; que ello limita la invocación del principio de confianza que puedan argüir las defensas, porque sabemos que dicho principio no puede invocarse cuando haya motivos para no confiar.

Que el propio doctor Gugliotta manifestó aquí que era indispensable que el seguimiento de un piloto lo realizaran las mismas compañías. Recordó haber conversado sobre estos asuntos con el médico de LAPA, el Dr. Gulo. Que el Dr. Leimann Patt dijo aquí que todo el concepto de CRM requiere que las empresas tengan un equipo de psicólogos que pueda constatar la aptitud psicológica de sus pilotos, y hacer un seguimiento de ellos.

Dijo que el Dr. Claudio Gulo, en este debate, señaló que mensualmente concurría al INMAE o enviaba a una persona, a extraer copia de los legajos de los pilotos, que agregaba a la historia clínica de cada uno de los pilotos de la empresa. Sin embargo, reconoció que estos legajos podrían no haber estado completos. Que Gulo relató que para completar este intercambio de información con el INMAE, él se entrevistaba con los profesionales de esa oficina para conversar sobre los problemas que podían presentar algunos pilotos. Relató que en el INMAE lo conocen bien, dado que tenía relación con ellos desde el año 1983. Sin embargo, indicó la querrela que no hay constancia alguna que se hubiera hecho algo con esta información. Que ni del Manual de Operaciones ni de ningún otro elemento surge que LAPA hubiera efectuado una supervisión psicológica de los pilotos de la empresa; en particular de Weigel y Etcheverry. Que en otras empresas sí se

encontraba implementado: respecto de Aerolíneas Argentinas, la perito Cabello Podestá dijo que había trabajado en una clínica psiquiátrica a donde esa empresa derivaba a sus pilotos; el ex gerente de Operaciones de Dinar, Aldo Ríos, dijo que para ingresar a la compañía se exigía un informe psiquiátrico, que era tercerizado.

Agregó que los propios acusados han dicho que el único control de aptitud psicológica para los pilotos de LAPA para esa fecha era la habilitación del INMAE. Manifestó que el Dr. Gulo, único médico para 1.300 empleados, dijo que intervenía por derivación de la Gerencia de Operaciones si algún piloto se acercaba a pedir ayuda. Pero ni aún así: en el caso del piloto Jorge Rodríguez, aquejado por un problema familiar que afectaba su desempeño, se trató con un psicólogo particular. Que tampoco puede considerarse supervisión psicológica adecuada al examen preocupacional el que, según ha dicho la psicopedagoga Gabriela Nóblega, se puso en vigencia luego del año 1997 para los pilotos ingresantes a la compañía –entre los cuales se contó Luis Etcheverry-. Que como dijo Nora Arzeno, el objetivo de esa evaluación no era certificar la aptitud psicológica de los pilotos, sino agregar un dato más al perfil laboral de los candidatos que pretendían ingresar a la compañía. Según confirmó Nóblega, estos informes psicotécnicos no alcanzaron a Gustavo Weigel.

Sostuvo que en la empresa LAN, al menos, rigen para los pilotos que cambian de función (cfr. Eduardo Gaspari).

Por otra parte, mencionó que los tests impartidos a Etcheverry tienen graves deficiencias. Según destacan las licenciadas Cejas y Gravenhorst, “el psicodiagnóstico de Rorschach [impartido en su preocupacional] fue administrado de manera incorrecta. Esta técnica consta de 10 láminas sobre las que las personas deben dar respuestas, efectuándose luego un interrogatorio sobre ellas. En este caso no se hizo y, por tanto, carece de confiabilidad y validez por no haberse cumplido los procedimientos requeridos.” Que no obstante ello hay una observación en su psicotécnico que, a la luz de lo sucedido el 31 de agosto de 1999, resulta inquietante: “sometido bajo presión la ansiedad lo vuelve menos prudente”.

Perfil de personalidad de los pilotos del 3142:

Gustavo Weigel: El Dr. Aleman quiso demostrar cómo sus rasgos se reflejan en el comportamiento que muestra el CVR y, así coincidir con la JIAAC, que considera “muy probable su relación con el accidente”.

Así, dijo que Gustavo Weigel era bromista o chistoso (cfr. las azafatas Moreno Bourse; Meybaum; Suárez; Casagrande; Aristegui; Bartet; Llobera; el inspector Fortuny; los pilotos Nemirovsky; Varillas; Daniel Manén; Eduardo Gaspari; Gustavo Toribio; Carlos Spika; su última pareja Katez; el Dr. Gulo); verborrágico (cfr. Moreno Bourse; el piloto Fabián Pérez); confianzudo con las mujeres (cfr. las azafatas Suárez; Casagrande; Nelly Gutiérrez; Biré; Paula Baccarini, quien señaló que Weigel hacía bromas de contenido sexual durante el aterrizaje; psicólogo de Renzi, en cuanto a la necesidad de Weigel de mostrarse exhibicionista frente a las mujeres a fin de mostrar seguridad); ciclotímico (cfr. Mariana Llobera; Manichio). Además, señaló que algunos testigos refirieron que era habitual que Weigel mezclara el trato personal con el desempeño técnico propio de su tarea (cfr. Suárez; Nelly Gutiérrez; Jaquelina Visconti; Paula Baccarini). Por ello, algunas auxiliares o comisarios no querían volar con él (cfr. Suárez).

Que un episodio que sin duda marcó su vida personal durante los últimos años anteriores a la fecha del siniestro fue su separación. Que no se pudo dilucidar la fecha exacta de este desenlace, aunque seguramente fue un proceso. Que en el informe de la JIAAC se señala que habían transcurrido tres años, mientras que en el debate su última pareja Katz, señaló que para el 31 de agosto de 1999 todavía era muy reciente la separación; más aún, señaló que la sentencia de divorcio habría sido dictada en fecha muy reciente al siniestro. Que lo cierto es que su separación era conocida en la compañía (cfr. Ratti; el piloto Daniel Amigo), y que había sido traumática (cfr. Ricardo Ibarra). Incluso era conocido que Weigel asistía a terapia desde su separación (cfr. Ratti; Lipka). Que el licenciado de Renzi afirmó que asistió a la pareja, y luego de la separación solamente a Weigel. Afirmó que se trató hasta fines de

1998, cuando la interrumpió por falta de tiempo. Señaló también que había sufrido sucesivas frustraciones por no haber podido ascender a piloto en la compañía.

Alegó el Dr. Aleman que en virtud de todo lo dicho se puede coincidir con la perito Cabello Podestá en cuanto a que “si bien los estudios psicológicos realizados no son suficientes como para determinar en forma contundente el estado de salud mental (...) sí puede advertirse en el comandante un estado de inestabilidad emocional y de estrés con acentuación de las conductas impulsivas que parece haberse ido acentuando en los últimos años, y de lo cual no hay ni un claro registro ni una indicación preventiva al respecto.”

Luis Etcheverry: Respecto a él, señaló el Dr. Aleman que los pocos meses que trabajó en LAPA impiden tener un perfil de su personalidad, pero de los datos que surgen de su legajo en el INMAE, Cabello Podestá también extrajo algunas conclusiones, aunque con las mismas limitaciones ya indicadas: “puede advertirse en el Primer Oficial Sr. Etcheverry un estado de preocupación y de estrés con síntomas de insomnio con los consecuentes estados de fatiga. Esto no aparece suficientemente registrado en la ficha ni se presentan indicaciones del equipo interdisciplinario que den cuenta de una acción preventiva o terapéutica frente al hecho.”

Conclusiones de los informes periciales:

En esta parte, la querrela citó algunas frases de los peritos que han intervenido en el proceso, quienes concluyeron que las conductas de estos dos pilotos fueron un reflejo de una cultura organizacional violatoria del principio de seguridad de vuelo.

En cuanto a Prelooker, éste dijo: “las causas profundas del accidente trascienden el reducido ámbito de las capacidades personales de los miembros de esta tripulación para quedar instaladas en la esfera del sistema que los contenía (...) se hace evidente especialmente dentro del área de Operaciones una cultura transgresora respecto de las normas generales de seguridad. La presencia, al mando de un vuelo de línea, de un comandante

Poder Judicial de la Nación

portador de los antecedentes del que nos ocupa muestra una profunda falencia en los sistemas de instrucción y de inspección vigentes en la empresa.”

Por su parte, en el décimo apartado de su informe pericial, Carlos Velasco, siguiendo el modelo de trabajo de James Reason, señala cuáles fueron las condiciones latentes que permitieron la producción del resultado lesivo, citando las más importantes: “3. Capacitación incompleta para el personal de inspectores de líneas aéreas (...) 7. Falta de seguimiento [por parte de los inspectores] de la historia individual de los pilotos, al no tener control de los legajos técnicos y personales (...) 8. El INMAE no efectúa un adecuado mapa psicológico de los candidatos, ni un seguimiento profesional (...) 9. Desorden administrativo en la empresa LAPA, en lo referente a la confección de los legajos personales y técnicos que dificultan un adecuado seguimiento del personal (...) 11. No existencia de patrones establecidos para la selección del personal de pilotos (...) 14. Un sistema de instrucción difícilmente verificable debido a la falta de documentación en los legajos, en donde no figuran los cursos teóricos de transición, los exámenes correspondientes, planillas sin firmar y sin fecha, hojas sin foliar, ninguna constancia de recurrencia anual de sistemas, emergencias y materiales peligrosos (...) 23. No otorgamiento de vacaciones reglamentarias (...) 26. Aceptación indiscriminada por parte de la Gerencia de Operaciones de habilitaciones sin la verificación de antecedentes (...) 27. Habilidad de Weigel se efectuó a pesar de antecedentes negativos de singular importancia (...) 29. Se ignora y se oculta operaciones peligrosas como la de Weigel en Villa Gesell. No figura en su legajo, ni hay registro de sanción aplicada (...) 32. Ignorar las denuncias formuladas por el piloto Piñeyro.” Concluye Velasco que “el accidente se consideró un síntoma de la enfermedad del sistema, y si la multiplicidad de condiciones latentes referidas en los 35 puntos anteriores hubieran sido remediados, con seguridad” hoy no habría muertes. Coincide con esta aproximación el perito Alejandro López Camelo, quien desarrolló lo que, a su criterio, fueron las condiciones latentes que incidieron en el hecho

que ha sido objeto de debate: “7. Insuficiencia en la instrucción teórica (...) 11. Incumplimiento de la obligación de mantener la documentación que acredite fehacientemente las distintas actividades de capacitación de los pilotos – desorden administrativo (...) 13. Incumplimiento y violación por parte de LAPA y de la Autoridad de Aplicación de las normas que regulan las vacaciones de los tripulantes (...) 15. La conducción empresarial en todos sus niveles de decisión ignoraron deliberadamente los antecedentes técnico profesionales que existían sobre el Comandante Weigel (...) 16. LAPA no disponía del Manual de Operaciones aprobado por la Autoridad Aeronáutica (...) 17. El CRA [en el caso de Weigel] no ejerció su obligación intransferible de verificar e inspeccionar (...) 18. Los inspectores de CRA carecían de la idoneidad necesaria para ejercer las funciones, atribuciones y responsabilidades de los procedimientos que debían cumplir para certificar y ejercer la vigilancia operacional que sus cargos involucraban (...) 19. LAPA no consideró a la seguridad como un problema importante (...)”

Finalizando con el perito Helmreich, y haciendo suyas sus conclusiones, recordó: “El desempeño de la tripulación en el vuelo 3142 reflejó una falta de atención para la tarea que debía desarrollar, y un incumplimiento intencional del procedimiento. Esta no fue la única oportunidad en que manifestaron un comportamiento inapropiado y un pobre desempeño. Los registros del Comandante Weigel y del copiloto Etcheverry muestran oportunidades anteriores en las que incurren en violaciones a la seguridad, y el desempeño del Comandante Weigel representa una letanía de comportamiento técnico y liderazgo subestándar. Que una organización le confíe una aeronave y a sus pasajeros a un Comandante con esos antecedentes demuestra una cultura de seguridad deficiente.”

ANTECEDENTES HISTORICOS. La corrupción empresarial.

Por su parte, el Dr. Wortman Jofre se refirió a variados antecedentes sobre conductas irregulares de los directivos de empresas que han derivado en muertes y, conductas adecuadas, que contrariamente, han evitado esas muertes (Caso Perrier, Caso Tylenol, Caso Meridian).

Poder Judicial de la Nación

Señaló que además de *las reglas de la ley*, existen al menos dos conjuntos de reglas que definen las conductas de los integrantes de una organización: *las del grupo de pertenencia y las del éxito*. La forma en que se articulen los deberes impuestos por estos diferentes sistemas de reglas definen el contexto en el que actuamos como así también nuestro comportamiento. Vamos a denominar reglas de la ley a un conjunto de normas que se derivan de un principio: el respeto a otro. De este principio se derivan reglas de contenido sustancial, como las que regulan la propiedad o la inviolabilidad del domicilio, así como la integridad de las personas, y otras de procedimientos que regulan las reglas sobre la forma adecuada de sustanciación de los juicios. Pero las reglas de la ley no son el único standard que utilizamos. Otro standard muy importante en nuestra vida es el de las reglas del grupo. Sus normas derivan del siguiente principio: lealtad al grupo al que pertenezco. Las reglas sustanciales van a estar dictadas por los líderes del grupo, y por eso la obediencia se constituirá en un elemento de la lealtad al grupo.

Las reglas del éxito, a su vez, se basan en el principio de alcanzar un resultado. El resultado puede variar, puede ser el éxito económico, el deportivo, el profesional o uno romántico, pero las reglas van a exigirnos alcanzar ese resultado.

Sostuvo que el error que solemos cometer es analizar estos tres sistemas de reglas en forma aislada, cuando reclaman simultáneamente nuestra obediencia (citando como un buen ejemplo de este concepto el legendario gol de Diego Maradona frente a Inglaterra en el Mundial de México 1986, cuando utilizó su mano para convertir el primer gol contra los ingleses, actuando fuera de la ley).

Manifestó que en la mente de los integrantes de la empresa no existe solamente la idea de cumplir con las reglas de la ley; el éxito de los negocios y la lealtad a la empresa es esencial.

Analizó que la decisión empresaria en el *caso Meridian* fue tomada al margen de las reglas de la ley, precisamente porque las reglas de

éxito en los negocios y de lealtad a la empresa, eran más importantes. Que la empresa actúa en diferentes contextos; tiene relaciones con el Estado nacional, provincial y municipal, con la sociedad, los clientes, empleados y proveedores; las reglas que se aplican con las diferentes formas de estado y con la sociedad no dependen exclusivamente de la empresa. En cambio, son los managers de la empresa quienes definen las reglas que se aplican con sus clientes, empleados y proveedores. Como relatara en los *casos Perrier y Tylenol*, indicó que éstos pueden utilizar las restricciones de la ley como una oportunidad de que su grupo empresario obtenga el mayor éxito dentro de la legalidad.

Sostuvo que en la vida en sociedad las reglas de la ley son formales y las exigencias del éxito y del grupo son mandatos informales; que si bien nunca conceptualizamos estas diferentes categorías las usamos permanentemente; nuestro conocimiento de las reglas informales nos permite dejar de lado las reglas formales. “Deme dos de las buenas” es un mensaje que un vendedor de entradas de cine puede captar para aplicar un standard de éxito que le permitirá mejorar mínimamente su bajo salario y que nos permitirá obtener una mejor ubicación.

Expresó que en la vida de la sociedad, las reglas formales coinciden con las de la Ley, y las reglas del éxito y del grupo son reglas informales que a veces utilizamos para evitar las restricciones de las reglas de la Ley. Que a diferencia de esto, en las empresas, las reglas del éxito económico forman parte de las reglas formales; el cumplimiento de éstas es exigido a los integrantes de una organización comercial, quienes tienen así una doble exigencia formal, cumplir las reglas de la ley y también cumplir los objetivos que la empresa les fija. Que hay una tendencia a tolerar pequeños desvíos a otras reglas formales cuando se cumple excepcionalmente con los objetivos de la empresa; para los niveles gerenciales, a esa doble exigencia se le suma la de conocer las reglas informales del grupo que lidera y las expectativas de éxito individual de los sujetos que integran la organización; y la trama de relaciones entre todos los integrantes de una empresa definiran una enorme gama de reglas informales.

Poder Judicial de la Nación

Dijo que los mandatos contradictorios de las reglas formales y de las informales generan la aparición de desvíos a algunos de esos sistemas de reglas, algunas veces de poca importancia, y otras peligrosos para la organización: pérdida de beneficios económicos, de posicionamiento en el mercado, caída de un negocio; a mayor distancia, mayor riesgo; si no se armonizan los distintos sistemas de reglas se genera incertidumbre, desconfianza y falta de compromiso. Que la solución radica en acercar o reducir las distancias que existen entre las reglas formales y las informales dentro de una organización; cuanto más apego exista a la legalidad, en todos los procedimientos, incluso aquellos relacionados con el éxito o los grupos de pertenencia, menos riesgos afrontarán las organizaciones.

Efectuó una pormenorizada descripción de los hechos respecto a la explosión del Challenger en EE.UU., por considerar que, como el de LAPA, fue un accidente que se pudo haber evitado.

Respecto al caso LAPA, expresó el Dr. Wortman Jofre que se trató de una empresa de transporte aerocomercial, que vino a insertarse en la década de los 90', en un mercado en expansión. Que su líder, hoy principal acusado en este juicio, manejaba una gran fortuna, derivada de la explotación comercial de una cadena de supermercados; su pasión por los aviones y su condición de piloto comercial, habilitado, lo llevaron a introducirse en ese negocio. Que como surge de lo actuado, al inicio se trató de una empresa pequeña, con pocos recorridos y pocas aeronaves; con el transcurso de los años, se fue agrandando en el mercado nacional, generando una verdadera competencia directa con la principal empresa del país, Aerolíneas Argentinas; que la puntualidad, los bajos costos, la reducción de los refrigerios y la publicidad, fueron herramientas claves en la nueva gestión de LAPA. Que el público tuvo una respuesta muy positiva y, los números de la empresa comenzaron a reflejar ese éxito; incluso el propio Gobierno, apoyó este crecimiento y, el entonces Presidente de la Nación recibió la visita de uno de los aviones de la empresa en una de sus residencias. Que hasta aquí una

historia de éxitos, poder y dinero. Que esa meteórica escalada de la empresa – en menos de 10 años paso de los últimos lugares, a disputar el liderazgo con Aerolíneas Argentinas – tuvo su contracara en las graves fallas de procedimiento y seguridad, que quedaron en evidencia con el accidente que ocasionó la muerte a 65 personas.

Agregó que el líder de la organización, Andrés Deutsch, en su condición de Presidente de la S.A., de piloto aerocomercial, con fuerte presencia diaria en la empresa, con fuerte ascendiente sobre todo el personal jerárquico, con el poder que le otorgaba el manejo discrecional de su dinero, con la participación casi obsesiva en la operación de las aeronaves – llegando a intervenir en las conversaciones de la cabina, a través de sus propios equipos de VHF –, no debió pasar por alto las denuncias que le hiciera llegar, de manera directa, el Comandante Piñeyro acerca de la situación de inseguridad en la que volaban los aviones, los problemas de conducta de los pilotos y la premonición de accidentes, todo ello pocos meses antes de la terrible tragedia.

Que esa alarma que fatídicamente desoyó el 31.8.99 el Comandante Weigel y que pagó con su vida, mucho antes sonó y fue desoída por el Presidente Deutsch que tuvo sobre su escritorio la posibilidad de cambiar el curso de los acontecimientos, con todo el poder que le otorgaba el máximo cargo en la conducción de Lapa. Sostuvo que las Reglas del Éxito empresarial y las Reglas del Grupo gerencial de Lapa, fueron priorizadas por sobre las Reglas de la Ley: evitar colocar en peligro la seguridad de las personas transportadas.

CUESTIONES JURIDICAS.

I.-Introducción a las imputaciones.

Alegó la querrela que su análisis los llevará a acusarlos por el delito de estrago doloso (art 190 del Código Penal) y sus agravantes, previstas en los párrafos segundo y tercero, individualmente como autores, aunque sobre la misma y única base fáctica.

Sostuvo el Dr. Wortman Jofre que indebidamente hasta ahora no se ha considerado el dolo de peligro o dolo de puesta en peligro, lo que hará. Que desde el punto de vista estrictamente dogmático, comparte la afirmación

Poder Judicial de la Nación

de Marcelo Sancinetti (Teoría del Delito y Disvalor de la Acción, Hammurabi, pág. 221/222), acerca de que "... la separación entre el dolo del "síndrome de riesgo" y el dolo del "riesgo", "vendría a señalar ... la estrecha relación entre los delitos dolosos de puesta en peligro y el delito imprudente, pues, éste ... siempre requiere el conocimiento de algún conjunto de circunstancias que pudiera estar desvalorado por la respectiva norma de cuidado". Que a ese conjunto es al que denomina aquí – siguiendo a Struensee – "síndrome de riesgo". Que el autor citado, señala la similar estructura dogmática que existe entre el delito imprudente y el delito doloso de puesta en peligro, a punto tal que en la nota a pie de página de la cita que antecede, refiere que Struensee (en El tipo subjetivo del delito imprudente "Anuario de Derecho Penal", págs. 423 ss y 436 y ss) elaboró el concepto de "síndrome de riesgo" para "... el tipo objetivo del delito imprudente, no para los delitos dolosos de puesta en peligro, pero la noción es directamente trasladable a éstos, precisamente por la identidad estructural de unos y otros. ...".

Con cita de Novoa Monreal (en Algunas Reflexiones sobre los delitos de peligro, "Derecho Penal y Criminología", año 1986 pág. 7 y ss) afirma que el "síndrome de riesgo" circunscribe el dolo en los delitos de peligro a "... un conjunto de circunstancias seleccionadas como peligrosas por la norma... El sujeto activo va a ser responsabilizado si consciente y voluntariamente obra de manera de producir ese hecho o situación ...". Que luego se formulan algunos reparos de tipo constitucional, acerca de la construcción de esta forma de dolo. Que, en conclusión, los delitos de peligro, señalan un conjunto de circunstancias peligrosas (síndrome de riesgo) que, una vez generadas conscientemente por el autor, dan lugar a la punibilidad, por su carácter altamente riesgoso para ciertos bienes jurídicos; y esto, aunque el autor no perciba que ese "síndrome" genera el riesgo concreto que produce el resultado disvalioso; cuando el autor deja de representarse el resultado, pero reconoce circunstancias de tan alta peligrosidad que un sujeto cualquiera – hasta el más irreflexivo –habría percibido – si hubiera estado en el lugar del

autor – la posibilidad concreta de la producción del resultado, entonces, deber ser emitido un juicio ... sobre el disvalor de la acción, ... precisamente por lo que efectivamente “sabe que hace” (su grave conocimiento) de ... atentar contra medios de transporte ... que la ley ya prohíbe autónomamente (Sancinetti, op, cit. Pag. 252/253). Que en el mismo sentido, afirma que la distinción entre *tipo objetivo doloso* y *tipo objetivo imprudente* se basa en las *condiciones de riesgo*, que son diferentes en uno y otro caso. (Confr. Cancio Melía-Ferrante y Sancinetti –Ad Hoc 1998-, págs. 58/60). Que para que exista *dolo* debe ocurrir que el suceso pueda ser descripto como molde apto para perseguir el resultado, y dice Sancinetti “aunque el sujeto asuma el riesgo de mala gana”, es decir sin intención; que subjetivamente sólo hace falta la representación del riesgo, pero del riesgo característico del tipo. Que para el concepto unitario: todo ilícito es siempre la creación de un riesgo, no basta la causación, ni siquiera mediante la creación de un riesgo adecuado, si la administración de ese riesgo no es asunto del autor. Que, en concreto, el autor tiene que administrar el riesgo adecuado para causar el resultado. Que toma en cuenta para ello no sólo la tremenda tragedia ocasionada, sino también y principalmente, al pesado disvalor de las acciones y omisiones descriptas y a su desprecio por las normas. Concluiremos que estas muertes fueron totalmente injustas y evitables.

II. Figura penal aplicable. El tipo penal del estrago. Consideraciones Generales.

Señaló el Dr. Wortman Cofre que el art. 190 del C.P. pena al “que a sabiendas ejecutare cualquier acto que ponga en peligro la seguridad de...una aeronave”. Que como bien señala Donna, la justificación de este Capítulo tiene que ver con el progreso de los medios de transporte y comunicaciones, en cuanto existe un interés diverso del privado, y es la comunidad toda la que tiene interés en ellos; que la tutela recae sobre los servicios que tienen carácter social, que están destinados a la utilidad de la comunidad, para protegerlos de las acciones que puedan generar peligro común, que es que fundamenta la punibilidad. Que, al decir de Donna, lo que está en juego es la vulnerabilidad de ciertos medios, “cuya sola puesta en

peligro representa un mal de suma gravedad, porque los riesgos son muy probables y abarcan casi invariablemente a gran número de personas y bienes ...”. Sostuvo que debe tomarse en cuenta que la tutela se endereza a la seguridad en los medios de transporte naval y aéreo, ya que resultan más vulnerables que el transporte terrestre; que no se persigue la preservación de la regularidad, ni la calidad del servicio, sólo la seguridad de las personas y los bienes, tanto transportados como externos al medio. Que tal es la figura básica y luego se fijan las agravantes para el supuesto de que el hecho originare desastre aéreo y/o lesiones o muertes.

Que en el caso de LAPA, a su criterio está debidamente probada la relación causal entre el accidente y las muertes, con lo que no quedan dudas sobre la vigencia de la agravante. Que acerca de esta figura, dice Núñez que “lo punible es cualquier acto *positivo* o *negativo*, que cree un *riesgo* efectivo, de peligro concreto para la *seguridad* de ...una aeronave” como medio de transporte. Que se trata de un delito de peligro concreto para la seguridad común (R.C. Núñez, DPA, VI, pág. 79), y ejemplifica (en la pág. 81), en qué consiste la expresión “cualquier acto”: dañar el medio de transporte en sí mismo; transportar cosas peligrosas y luego de varios ejemplos más, menciona, “obrar sobre el personal conductor del vehículo, privándolo a éste de gobierno adecuado”; que es delito instantáneo y se consuma con la ejecución del acto; “los efectos peligrosos pueden ser permanentes” (op, cit. pág. 82 del mismo tomo). Que entre el acto peligroso, el desastre y la lesión o muerte, debe haber relación de causalidad y aclara el autor citado, que tales resultados cualificantes, son a su juicio, preterintencionales (Cfr. también Fontán Balestra, Trat. de Derecho Penal, Tomo VI, pág. 290).

Que por su parte, Creus nos habla de que la acción típica del art. 190 C.P. puede consistir en una acción o en una omisión; en cuanto al tipo objetivo refiere que el acto o la omisión pueden recaer directamente sobre el medio mismo, buque o aeronave, daños en su estructura o sistema de mandos...o volar sin aviso en corredores aéreos reconocidos, sobre el personal,

accesorios de seguridad, sobre los objetos transportados, sobre señalizaciones, etc.; en lo subjetivo, con una posición más avanzada que sus predecesores, tratando de adecuar la interpretación del tipo a una política criminal que tienda a prevenir los desastres aéreos. Que Creus dice: “El tipo contiene un elemento subjetivo: la ejecución del acto debe ser a sabiendas. Y este a sabiendas no es un elemento subjetivo *volitivo* sino *cognoscitivo* y requiere que el autor conozca el carácter peligroso del acto para la seguridad de la nave, aeronave..., pero no *que a la vez desee crear ese peligro* (la acción no es propiamente la de crear el peligro, sino la de ejecutar el acto que crea el peligro); o sea, para que aparezca el elemento subjetivo típico, el agente debe *conocer* la naturaleza de su acto y conocer *con certeza, su esquema causal con relación al peligro que puede crear...*”. Que en este punto, existe coincidencia con Marcelo Sancinetti.

Que Creus nos explica la creación del “síndrome de peligro”: ... *basta que el autor tenga conocimiento cierto de que realiza actos que ponen en peligro la seguridad de una nave o aeronave. No resulta necesario que lo quiera como meta, (intención), sino que conozca el síndrome de peligro que crea.* Que los resultados que agravan la figura básica le parecen también a Creus, preterintencionales (Derecho Penal, Parte Especial, Tomo 2, págs. 37 y sgtes.).

III. Tipo objetivo del art. 190 del C.P.

Expresó el Dr. Wortman Jofre que esta regulación procede del Decreto-Ley 17.567, y la conducta del autor debe consistir en ejecutar cualquier acto que ponga en peligro la seguridad de los medios de transporte seleccionados. Que la doctrina resulta conteste al afirmar que con esta figura no se castiga el daño real ocurrido, sino que basta con que haya puesto en peligro la nave; que los daños reales así como las muertes producidas, se encuentran comprendidas por las figuras agravadas de los párrafos segundo y tercero, del art. 190 citado.

Dijo que enseña Jescheck (Hans Heinrich Jescheck, Tratado, Editorial Comares, pág 562) que hoy se rechaza mayoritariamente una *causalidad en la omisión*, en el sentido de una producción real del resultado.

Poder Judicial de la Nación

Que conforme Kaufmann (op. cit. pág. 318). Que como categoría del ser, requiere una fuente de energía que precisamente falta en las omisiones, pero, “al derecho no le importan las relaciones causales en el sentido de la mecánica, sino, únicamente, *si la acción que le era posible al omitente, hubiera impedido el resultado*”; “Por ello la *acción omitida* se encuentra respecto *del resultado producido* en la conexión legal que *constituye la causalidad en el hacer positivo, siempre que el hacer imaginado hubiera impedido el resultado...*”.

Mencionó que la aviación servida por los más cuidadosos y responsables, engendra riesgos: “por consiguiente...la caída de un avión no le es imputable al Jefe de la firma aunque éste indudablemente lo ha co-producido y estadísticamente era previsible, siempre que la empresa de aviación *se mantenga en el marco del riesgo permitido*” (ej. de Eser y Burkhardt, “Derecho Penal” Cuestiones fundamentales de la Teoría del Delito sobre la base de casos de sentencias, pág. 123. Edic. Colex, traducida por Silvina Bacigalupo, que remiten a Schöncke-Schröeder-Cramer y Frisch).

III.a). Imputación objetiva.

Sostuvo que se trata de la separación del caso fortuito y la acción u omisión ilícita, lo que los alemanes llaman Unglück y Unrecht. Que lo primero es obra del destino (como indica el vocablo alemán citado, unglück, desgracia); lo segundo, lo contrario a la norma y por tanto imputable. Que no se trata de un curso causal no dominable sino “imputable al autor como resultado de un comportamiento prohibido” (Ideas extractadas de Eser y Burkhardt, Der. Penal, traducido, pág. 120).

Manifestó que entre las imputaciones que la querrela formulará a los autores plurales, hay numerosas *omisiones* y respecto de éstas debe afirmar: *basta el conocimiento de la situación típica y la capacidad de darse cuenta de los medios a emplear para alcanzar el fin de la norma, que exige obrar* (palabras extractadas de Armin Kaufmann, Dogmática de los Delitos de Omisión, traducido, pág. 318). Que se cumple así con el requisito del

conocimiento intelectual y la situación típica (pág. 133 op. cit.) y a esto lo considera Kaufmann de acuerdo con el resultado de su investigación. Que *no se requiere la conciencia de la propia inactividad*. Que hay normas jurídicas que son prohibitivas y cuya infracción consiste en un hacer lo prohibido (Ej. No matar y el sujeto da muerte a otro); otras son preceptivas y mandan, ordenan o disponen un hacer positivo, siendo que entonces su infracción consiste en no hacer lo mandado (ej. La norma ordena prestar auxilio al desamparado, art. 108 CP y el sujeto omite). Que en todos los casos de delitos de omisión, sean propios o impropios *siempre existe la violación de una norma preceptiva; no todo aquel que omite viene en consideración como autor sino aquel a quien incumbe el concreto deber de evitar el resultado descrito en el tipo* (Ideas de Autoría y Dominio.....Roxin Täterschaft und Taterrschaft.”).

III. b). Posición de garante y el delito de omisión.

Expresó que le resta tratar el tema de los garantes, que en los tipos abiertos de prohibición no se define, no por olvido sino por su propia naturaleza. Refirió que los delitos impropios de omisión serían delitos especiales, puesto que para poder ser autor no basta con que se haya omitido realizar la conducta tendiente a impedir la producción del resultado pudiendo hacerlo, sino que además *debe demostrarse la existencia de un deber jurídico especial que fundamente la obligación del sujeto activo de evitar la lesión a ese bien jurídico*. Que esta estrecha relación que debe existir entre el autor de la omisión y el bien jurídico tutelado, es lo que comúnmente se ha denominado posición de garante.

Que en un principio se aludía *a la ley, el contrato, estrechas relaciones de vida, acción precedente etc, y hoy la doctrina dominante impone más bien criterios materiales y deberes de protección de bienes jurídicos determinados*. Que se afirma que la “posición de garante” se deriva de la relación estrecha entre los autores y bienes jurídicos determinados; más que la fuente del deber adquiere superlativa importancia la estrechez de la relación entre autor y bien jurídico. Que existirían dos grandes grupos de posiciones de garantía bien diferenciadas: por un lado, aquellas donde *el*

Poder Judicial de la Nación

sujeto omitente debe ocupar una posición de protección de un bien jurídico determinado contra todos los ataques que pudiera sufrir, cualquiera sea el origen de los mismos, y, por otro, *la posición de garante puede consistir en la vigilancia de una determinada fuente de peligro* en relación a cualquier bien jurídico que pueda ser amenazado por ella (Bacigalupo). Señaló que en lo precedente no se ha apartado de las enseñanzas de Enrique Bacigalupo, joven, cuando escribió en 1970 *Delitos Impropios de Omisión* (especialmente, sus resúmenes finales. Edic. Pannedille, Buenos Aires 1970). Que al fundamentar exhaustivamente los jueces del Tribunal Oral N° 24, la causa “Chaban”, han realizado un “aggiornamiento” de estas ideas, que culmina con conclusiones iguales.

Refiriéndose a uno de sus párrafos escritos cuando se concluye en la constitucionalidad del trasvasamiento, cuando están presentes las condiciones requeridas, reseñadas precedentemente, expresó que dijeron los Jueces: “Creemos que los supuestos en que es factible determinar una identidad estructural y valorativa entre la acción y la omisión a nivel de injusto típico, de acuerdo a los criterios rectores trazados por Gracia Martín, Rodríguez Mesa, Silva Sánchez y Schünemann, la comisión por omisión así restringida no es inconstitucional por resultar directamente subsumible en los tipos activos de la parte especial que se trate; y si esto es así, el castigo de este reducido número de omisiones no requiere en nuestro derecho positivo de la existencia de ninguna cláusula de equivalencia...”.

En conclusión, señaló el Dr. Wortman Jofre, la concepción dominante afirma la existencia de comisión por omisión siempre que un garante, es decir, un sujeto que tenía un deber jurídico de evitar el resultado, no realiza la acción, que con certeza o con probabilidad rayana a la certidumbre, hubiera disminuido el peligro o evitado la producción de ese resultado.

Siguiendo ahora ideas de Wolfgang Frisch (*Comportamiento Típico e Imputación del Resultado*, Marcial Pons año 2004, pág 267), respecto

a *objetos que se imponen Deberes de Aseguramiento*, refirió que son “...objetos que debido a la peligrosidad de su utilización...se asignan al individuo con la misión de cuidar...que no caigan en manos indebidas”, entre estos objetos pone a las armas, conducción de automóviles, aeroplanos” (aviones actualmente). Que a lo anterior lo trata dentro de Cuestiones básicas “...de la creación de Riesgo”. Dijo que estos objetos, armas, aviones etc., imponen al titular de licencias “deberes de organización” para que no caigan en manos de personas no “cualificadas o fiables”. Que a nadie hay que reprocharle que no guarde herramientas, cuchillos de cocina y que personas decididas a cometer delitos recurran a estos elementos; es inadecuada tan amplia imposición de deberes, y no constituiría un medio apropiado para la protección de bienes jurídicos. Que esa es la regla general, no imponer deberes de garante a esta generalidad de personas; no presta utilidad tal restricción inapropiada de libertad de acción.(op. cit. pág. 267). Que, *en cambio, existen otros elementos peligrosos respecto de los cuales si se imponen deberes de aseguramiento: armas de fuego, aviones, etc.*, que son objetos respecto de los cuales pasa lo contrario, por la peligrosidad de su utilización; la licencia para su uso se concede a ciertas personas con determinados requisitos, se les imponen deberes de organización y cuidar que no caigan en manos indebidas por los peligros concretos para bienes jurídicos. Que si mediante omisión de cuidado, eso ocurre y caen en manos de no autorizados esos riesgos para bienes jurídicos aparecen (Wolfgang Frisch, *Conductas que posibilitan o favorecen resolución delictiva*, pág. 264/265). Que asimismo, afirma el autor citado que “*También esta fuera de duda la equivalencia que fundamenta la tipicidad de la omisión con el hacer positivo...*”.

Repitió que la aviación servida por los más cuidadosos y responsables engendra riesgos, que deben operar dentro del marco permitido. Señaló que lo decisivo resulta ser la creación del “riesgo jurídicamente desaprobado”, porque por lo demás se consideran socialmente aceptados casi todos los riesgos implícitos en el actuar humano. Que, al decir del autor, debe existir la creación de un riesgo jurídicamente desaprobado o cuando haya

Poder Judicial de la Nación

aumento del riesgo ya existente; para la imputación objetiva del resultado es necesario que “*el peligro desaprobado se concrete en el resultado típico*”, y a ello se lo denomina “*relación de riesgo*”.

Refiriéndose al texto del art. 190 del C.P., dijo que se reconoce que se trata de un tipo legal que expresa una prohibición y defiende la tesis de que también puede cometerse por una omisión, es decir omisión impropia. Que es importante hablar de la *superación de la distinción entre delitos de acción y de omisión* (citando en el caso el trabajo de Jacobo López Barja de Quiroga, Libro de Homenaje a Bacigalupo, edic. de Marcial Pons, año 2004, trabajo La Omisión..., Tomo I, págs.390 y sgtes.). Dijo que si se define la acción como “comportamiento exterior evitable” (Bacigalupo, Principios, pág 169) o “causación del resultado individualmente evitable” (Jakobs, Derecho ...pág 169), entonces la verdadera importancia de la distinción, *pasa a ser entre delitos de dominio y delitos de infracción de deber*. Que si consultamos a Jakobs, éste dice “*El concepto penal de acción es, pues, una noción equívoca de lo que ha de analizarse; se trata de lo que es un sujeto, de lo que es mundo exterior para el sujeto y de cuando se puede vincular la conformación del mundo exterior con el sujeto (imputársela)*” (Derecho Penal traducido pág. 169). Que los seres humanos pueden configurar el mundo exterior; que todos los seres humanos tienen, por ser personas, libertad de configuración del mundo exterior, pero existen límites y por otra parte la persona puede tener un status especial (padre, etc.), y también existen límites “en función del rol que tengan en un momento dado, en razón de la atribución previa del mismo conforme a la configuración de la sociedad” (Jacobo López Barja de Quiroga, Libro de Homenaje a Bacigalupo, edic. de Marcial Pons, año 2004, trabajo La Omisión..., Tomo I, págs.390 y sgtes.). Que “A cada persona, en virtud de su status general le compete “garantizar que en el contacto con una organización ajena, la propia....se mantenga dentro del riesgo permitido”, ninguno tiene que exceder el nivel de riesgo permitido (cita de Jakobs, Derecho, pág. 350)... “la distinción entre acción y omisión es

puramente naturalista y absolutamente irrelevante desde un punto de vista normativo. Por cuanto la fundamentación de la responsabilidad de la persona es la competencia por la propia organización”. Que hablar de posición de garante no es privativo del delito omisivo; en los delitos activos también habrá posición de garante; en ambos casos lo importante no es que el comportamiento sea activo u omisivo, sino “*la atribución del daño a la organización de una persona*”.

Refiriéndose a cuáles son los elementos esenciales del hecho omisivo, señaló: A) El hecho omisivo no puede ser configurado sin una referencia al deber que impone al sujeto la obligación de actuar. La clásica referencia a la acción esperada lo es (esperada por el ordenamiento jurídico); el delito omisivo tiene siempre una referencia normativa. B) debe ser determinado *el deber que impone la realización de la acción y la acción que hubiera dado cumplimiento a tal deber*. C) En tercer lugar, quién es el sujeto obligado al cumplimiento del deber.

Observando la construcción del tipo objetivo en los delitos impropios de omisión, dijo que los delitos propios de omisión contienen un mandato de acción sin tomar en cuenta a los efectos de la tipicidad si la acción ejecutada evitó o no la lesión del bien jurídico. Que, por el contrario, los delitos impropios de omisión requieren evitar la producción de un resultado; su problemática sustancial consiste en establecer cuándo, no evitar la producción del resultado es punible pues equivale a la producción activa del mismo.

Que entonces, el examen de la tipicidad objetiva del delito de omisión impropia requiere: producción del resultado, calificación del autor (posición de garante), capacidad de acción del omitente, causalidad hipotética, equivalencia entre omisión y acusación activa del resultado.

IV. Tipo subjetivo del art. 190 del C.P.

Respecto del tipo de la figura básica diseñada para punir la conducta del que “*a sabiendas ejecutar cualquier acto que ponga en peligro la seguridad de una nave, construcción flotante o aeronave*”, sostuvo que lo exigible en el aspecto subjetivo, es el llamado *dolo de peligro*. Que como bien

Poder Judicial de la Nación

señala Sancinetti (págs. 200/1, op. cit.), el límite entre el dolo y la imprudencia, “ ... no proviene propiamente del tipo subjetivo, sino de la construcción del tipo objetivo; es decir, que el límite mínimo a partir del cual la *norma prohíbe la elevación del riesgo*, es un ámbito no determinado, siempre sujeto a interpretación. Si se resuelve que el riesgo admitido por el autor es ya un riesgo alcanzado por la norma, hay dolo...”. Sostuvo que en base a la jurisprudencia del Tribunal Supremo de España, tan influido por nuestro compatriota Enrique Bacigalupo y su predilección por el estudio de los delitos omisivos desde su juventud, expone López Barja de Quiroga en el trabajo antes citado, de Homenaje al nombrado Bacigalupo “la imprudencia se basa en lo *cognoscible* (culpa), es decir aquello pasible de ser conocido por alguien. Para hablar de dolo se requiere el *propio conocimiento* (Extracto de las sentencias del Supremo del 25 de abril de 1988, 30 de junio de 1988 y 24 de octubre de 1990). De esta última, mencionó “el que conoce: a) las circunstancias que generan su deber (la posición de garante y el peligro de producción del resultado en los delitos impropios de omisión), y b) su propia capacidad de acción para evitar el resultado *ha omitido dolosamente*. Consecuencia de ello – continúa la sentencia citada- es que la *culpa* en los delitos de omisión será de apreciar cuando el omitente por negligencia, es decir, por su descuido, no tuvo conocimiento de la situación generadora de su deber” (Sentencia de 23 de abril de 1992). “En diversos precedentes esta Sala ha sostenido que el dolo en los delitos de omisión está constituido por *conocimiento* de las circunstancias que condicionan el surgimiento del deber de actuar *propio de la posición de garante que ocupa el omitente*, así como de su *capacidad de realizar la acción* requerida para impedir el resultado lesivo del bien jurídico. Este conocimiento, como es claro, no puede ser reemplazado por el haber podido conocer, toda vez, que precisamente la cognoscibilidad, sin más, constituye la forma culposa de la omisión” (vid. SSTS de 25 de abril de 1988, de 30 de junio de 1988, de 24 de octubre de 1990, de 23 de abril de 1992”. (Sentencia de 27 de octubre de 1992).

Analizando la estructura del tipo penal, mencionó: 1º) Existencia de la situación típica; 2º) Ausencia de la acción requerida en esta situación por el mandato (Omisión); 3º) Capacidad de acción: conocimiento de la situación típica; conocimiento o cognoscibilidad de la vía para realizar la acción prescripta y posibilidad de realizar la decisión de la acción prescripta.

Sostuvo que tras comprobar la capacidad de acción, sólo resta verificar si se ha obrado con tendencia a cumplir el mandato; si no es así, se habrá realizado el tipo. Que sólo cuando se obra con tendencia a evitar el resultado no se realiza el tipo del delito. Que puede coexistir el dolo directo y aún el condicionado o eventual, con la omisión, y ésta es la doctrina dominante. Que Jescheck lo demuestra con un conocido ejemplo: Un médico de guardia se niega a recibir a un herido grave con la excusa de que no hay camas disponibles; omite atenderlo y el herido muere (Dolo eventual por la omisión que ocasiona la muerte). Que es cierto que no siempre se puede constatar así de claro el conocer y el querer. Tomando otro ejemplo de Jescheck: la esposa sabe que su amante quiere matar a su marido pero no hace nada para evitarlo, omite la denuncia del proyecto de “muerte, homicidio, genocidio”. Que acá, el dolo se “agota en el conocimiento de la situación típica y en la conciencia de la propia capacidad de acción”. Que la dificultad de discernir entre la imprudencia consciente y el dolo eventual al no existir una falta de decisión constatable (como en el caso del médico) se resuelve así conforme doctrina dominante: “lo decisivo es la representación del omitente en cuanto a la situación típica, la posición de garante y la posibilidad de acción” y también la actitud personal del omitente: si considera seriamente la realización del tipo: dolo eventual; si en el ejemplo de la esposa cuyo amante proyecta asesinar a su marido piensa que desistirá: imprudencia consciente (op. cit. Pág. 575).

IV.a. El dolo en los delitos de peligro concreto.

Siguiendo a Sancinetti bajo el título, “el contenido posible del dolo, en los delitos de peligro”, expresó que este autor, respondiendo a las preguntas que se formula, citando a Zielinki: “¿cuán concreta e individualizada tiene que ser la afectación del objeto de bien jurídico en la

representación del autor? ¿cuán concreta e individualizada tiene que ser la posibilidad de su lesión, según el curso causal representado?” “Regla: el dolo de puesta en peligro sólo puede referirse al conjunto de circunstancias que integran el “síndrome de riesgo”, sin que haga falta que el autor reconozca, también, que esas circunstancias generan ese riesgo” (Marcelo A. Sancinetti, Teoría del delito y disvalor de acción, Hammurabi, Buenos Aires 1991, págs. 220/222 y citas de Zielinski y Struensee en las notas 14 y 15).

Expresó que los delitos de peligro concreto, como nuestro art. 190 C.P. “requieren que en el caso concreto se haya producido un peligro real para el objeto protegido en el tipo respectivo, en nuestro caso la aeronave”. “son delitos de resultado...” que “se distinguen de los delitos de lesión...porque en lugar del resultado lesivo *aparece el resultado de peligro típico correspondiente...*ha de haberse creado un riesgo de lesión adecuado y no permitido” (citas de Roxin, Parte General traducida por Luzón Peña y otros, 114, pág. 404). Que al explicar concretamente el tipo del art. 190 C.P. Sancinetti afirma que el tipo base parece requerir dolo directo de poner en peligro “a sabiendas” “la seguridad del medio de transporte” y advierte la dificultad de distinguir racionalmente entre “síndrome de riesgo” y “resultado”. Que sobre este punto concluye Sancinetti que el sentido que podrían tener los delitos de peligro, es el de “...señalar un conjunto de circunstancias peligrosas (síndrome de riesgo) que, una vez generadas conscientemente por el autor, den lugar a la punibilidad por su carácter altamente riesgoso para ciertos bienes jurídicos; y esto, aunque el autor no perciba que ese “síndrome” genera el riesgo concreto, que se produzca la consecuencia X” (op. Cit. Pág. 252.). Que también descarta Sancinetti la exculpación derivada de una posible “ceguera ante situaciones de hecho”o “ceguera fáctica” (Jakobs, Strafrecht, 8/5), pues “... cuando el autor deja de representarse el resultado, pero reconoce circunstancias de tan alta peligrosidad, que un sujeto cualquiera – hasta el más irreflexivo –habría percibido – si hubiera estado en el lugar del autor – la posibilidad (concreta)

de la producción del resultado, entonces, debe ser emitido un juicio similar sobre el disvalor de la acción, no propiamente por la ceguera ... sino, precisamente, por lo que efectivamente “sabe que hace”(su grave conocimiento): el abandonar, ... el atentado contra medios de transporte ...que la ley ya prohíbe autónomamente” (op.cit. pág. 253). Agregó que en la pág. 252 de la obra citada, es concluyente: “...sostengo la necesaria dolosidad para todos los párrafos, en el atentado a los medios de transporte del art. 190”.

Acerca de la expresión “a sabiendas”, de quien ejecutare cualquier acto que ponga en peligro...(empleada por el art. 190 del C.P), se le suele llamar conciencia seguda. Que tal expresión se emplea en muchas figuras del Código Penal, por ejemplo en el parricidio, matar al ascendiente, descendiente o cónyuge “sabiendo que lo son”, art. 80 inciso 1º; en los matrimonios ilegítimos, bilateral del art. 134, en la forma calificada del art. 135 inciso 1º y en el art. 136 que pena al oficial público que autoriza uno de tales matrimonios, para los cuales existe impedimento que cause su nulidad absoluta; en todos se alude al conocimiento cierto mediante la mención de , “a sabiendas” y “sabiendo”. El acreedor “que a sabiendas” exija o acepte de su deudor, un cheque o giro de fecha posterior o en blanco, art. 175 inciso 4º C.P. y muchos otros.

Que en lo que aquí interesa: “De igual forma que el supuesto de *certeza* debe tratarse el caso en que el autor *considera como muy probable* la producción de la consecuencia adicional típica, pues los acontecimientos futuros no pueden preverse en general”; “nadie puede acogerse a la prácticamente inexistente esperanza de un feliz desenlace” (Hans Heinrich Jescheck, Tratado, Editorial Comares, pág. 269). Que en la misma página nos recuerda Jescheck la definición del dolo directo, de uno de los proyectos de la reforma alemana (Entwurf...de 1962): “Actúa a sabiendas quien conoce o prevé que concurre o se producirá la circunstancia para la cual la ley requiere actuación a sabiendas” (Capítulo 17 II).

Que así queda clara la parigualación de la intención y el dolo directo, a los fines de satisfacer la anticipación del legislador, cuando exige que el delito se cometa “a sabiendas”. Y menciona que enseña Maurach:

Poder Judicial de la Nación

“...actúa dolosamente, en relación con determinado resultado, quien tenga la conciencia de que su acción lo traerá consigo necesariamente, sin importar que el objetivo de su acción consista en tal o cual resultado; porque las consecuencias del acto, reconocidas como necesarias, son incluidas en la voluntad del agente, aun cuando ellas no le interesen en absoluto”. Que Jakobs expone coincidentemente sobre esto. Lo hace bajo el título “La constancia (wissentlichkeit) en las consecuencias secundarias”: “a) en la medida en que el autor pronostique que la realización del tipo va a acontecer con seguridad, habrá constancia, (también dolus directus de segundo grado); esta forma de dolo se caracteriza por el hecho de que el autor se ha distanciado del todo intelectualmente de la evitación de la realización del tipo, pero se da cuenta que su evitación es incompatible con aquello que quiere. El desmarcarse de la evitación puede verificarse, por una parte, de modo que el autor contemple el resultado típico como forzosamente vinculado a la ejecución de la acción querida; entonces el resultado, tal como actúa, es para él seguro (constancia en sentido estricto). En todo caso, el autor se da cuenta de que no pueden coexistir la configuración del mundo circundante que él pretende y la ausencia de realización del tipo”; b) con el requisito de la certeza no se quiere decir que el autor deba descartar el no acaecimiento del resultado; basta con que la posibilidad de no acaecimiento no sea de intensidad relevante para la decisión” (Günther Jakobs, Derecho Penal, Parte General, Marcial Pons, pág. 324).

Refirió que de todos modos, el disvalor de la acción que para la figura básica del art. 190 del C.P. requiere ser realizada con dolo directo creando un síndrome de peligro, ha de concurrir en el momento de la actuación comisiva u omisiva. Respecto de la temporalidad de la actuación, dijo que bien señala Donna, citando a Fontán Palestra y Eusebio Gómez, que para la configuración del ilícito es esencial que “... los medios de transporte deben hallarse en curso de navegación, aunque el acto puede haberse ejecutado antes” (Donna, Op, cit. Pág. 144). Que en este punto, cabe sostener

que las acciones omisivas pueden tener una prolongación en el tiempo y que su continuidad las conecte causalmente con el resultado, ya sea éste la generación de peligro o los resultados dañosos, tanto estragos como muertes. Que en tal momento el autor se ha distanciado del todo intelectualmente de la evitación de la realización del tipo. Expresó estar convencido de que por más imperfecciones que tengan estas figuras, que critican permanentemente Sancinetti y también Donna, no puede hacerse una interpretación más racional y con sentido teleológico.

Respecto al dolo directo de segundo grado para la figura básica, en el momento de actuar creando el síndrome de riesgo y “*dolus eventualis*”, para las consecuencias futuras, agravantes de desastre aéreo y muertes, alegó que el dolo de puesta en peligro “sólo puede referirse al conjunto de circunstancias” que integran tal síndrome, “sin que haga falta que el autor reconozca, también, que esas circunstancias generan ese riesgo” (Sancinetti, op, cit, pág. 221). Que últimamente se pronuncia en forma coincidente Edgardo Alberto Donna, (Derecho Penal, Parte Especial, Tomo II- C, Rubinzal –Culzoni, editores, pág. 20) que dice que en los delitos de peligro concreto “se trata de un estado de peligro de un bien jurídico...que reclama de un estado objetivo de peligro, que no debe estar ni en la mente del sujeto que pone el peligro, ni en la del observador, citando a Hirsch. Y, desde otra posición: “que el peligro es *un juicio ex ante*, realizado por una persona normal, colocada en la posición del autor, *cuando se dé el comienzo de la acción, y teniendo en cuenta todas las circunstancias del caso cognoscibles por la persona inteligente, más las conocidas por el autor (saber ontológico) y la experiencia común de la época sobre los cursos causales (saber nomológico)*. Si la producción del resultado aparece como no absolutamente improbable, la acción era peligrosa”. “Pero en este caso ...el *peligro es una cualidad inherente a la acción del autor*, de allí que pueda hablarse de una acción peligrosa”. “Estos dos conceptos de peligro , uno visto desde el bien jurídico y otro desde la acción, sirven para delimitar siempre el problema del peligro como tal” (en las notas 30 y 31 aparecen las citas correspondientes de Hirsch y Cerezo Mir, op. cit., pág. 20).

Que luego, cuando se ocupa del tipo subjetivo de la figura básica del art. 190 C.P., dice que el autor “debe haber actuado a sabiendas de que con su accionar pone en peligro la seguridad de los medios de transporte acuáticos o aéreos”, y conocer el esquema causal “con relación al peligro que puede crear”; y concluye: “se trata de todo el problema del *dolo de peligro*. Que este dolo de peligro da sentido y utilidad a la figura; es un juicio de previsibilidad objetiva: *La acción es peligrosa cuando el resultado conectado con la creación del peligro no aparece como improbable; es un juicio ex ante, realizado por una persona inteligente.*

IV.b) El dolo eventual en los delitos de peligro concreto.

Refiriéndose a las agravantes de los párrafos segundo y tercero del art. 190 del C.P., señaló que al decir de Jakobs “existe dolo eventual, por tanto, cuando el autor juzga, en el instante de la acción que la realización del tipo como consecuencia de la acción, no sería improbable”.

Mencionó lo enseñado por Enrique Gimbernat Ordeig (Estudios de Derecho Penal, “Acerca del Dolo Eventual”, Tecnos, 3ª. Edición, Madrid 1990, págs. 240 y siguientes), porque le parece muy exacto y certero el argumento que rechaza, o al menos pone justos límites, a la llamada *Teoría del consentimiento*, “conformarse con el resultado”, “aceptar el resultado”, u otras variantes; que al menos la *Teoría de la probabilidad o representación* “...no confronta al sujeto con algo que no tuvo en cuenta en el momento de actuar, sino que tiene por criterio algo real: *lo peligroso que al sujeto le parecía el comportamiento que llevaba a cabo* (aclarando que por supuesto que, si por la razón que sea, -estupidez, ignorancia, etc.- no tuvo ni siquiera consciencia del peligro, entonces no se plantea el problema de distinguir entre dolo eventual e imprudencia consciente, ya que sólo hubo imprudencia inconsciente” (op. cit. pág. 254).

Señaló que la doctrina del convencimiento no lleva al enjuiciamiento del hecho sino del autor (Engisch), y cita a Gimbernat en la nota 49, en la obra “Untersuchungen.(Investigación).....1930, pág. 193, del

autor austríaco Platzgummer. Ello, porque si hay que averiguar un hecho negativo como resulta de preguntarse lo siguiente: ¿ si el autor tuviera la certeza cien por ciento de que de su acto sobrevendría tal resultado? - ¿ se habría abstenido o no?. Y el Juez dirá esto o aquello, en base a que el sujeto le parezca “un mal tipo o un alma cándida”; *no juzga el hecho sino al autor*. Que si hay que preguntarse cómo se habría comportado el autor ante la certeza del resultado, “ello se halla en contradicción con la idea de culpabilidad por el hecho” (ver la cita en Gimbernat pág. 254, Idem Helmuth Mayer , Strafrecht, AT 1967, pág. 122, nota 7).

Expresó que quien más ha influido en la opinión de Gimbernat y en la suya es el autor austríaco antes nombrado que cita en la misma pág. 254, nota 51, Platzgummer, en Viena, 1964, que dice: Lo co-consciente “Mitbewuste”, se caracteriza porque “como tal no es consciente ni atendido explícitamente”, y pone como ejemplos el del hurtador que sustrae una maleta en la estación: en el momento de su excitación es probable “que no tenga presente que lo hace precisamente en una estación y que un hurto así es especialmente reprochable”. Que el funcionario malversador es probable que en el momento del hecho no haya pensado en su calidad funcional, pero “no podrá alegar que ha actuado sin dolo respecto de esa calidad funcional”...“si quisiera hacerse realmente depender la admisión del dolo de que el autor “piense” cada vez en todas las circunstancias fácticas del tipo delictivo, muchísimos hechos tendrían que ser excluidos de los delitos dolosos. Desde un punto de vista político criminal, ello sería tanto menos defendible, cuanto precisamente los delincuentes más peligrosos no acostumbran a reflexionar sobre su acción...Mayores exigencias para el dolo son por consiguiente, exageradas” (Platzgummer, obra citada pág. 35, transcripto de Gimernat Ordeig, pág. 255).Y también cita Gimbernat a Kaufmann: “ todas las circunstancias que el agente toma en cuenta como posiblemente existentes, o como de posible producción, son abarcadas por su dolo”; y a un artículo de Stratenwerth para quien lo “decisivo es únicamente si el autor se ha tomado en serio (ernst nehmen), el peligro de la producción de la posible consecuencia” (Gimbernat, Acerca del Dolo Eventual, op., cit, pág.250).

Poder Judicial de la Nación

Sostuvo que también son terminantes las palabras de Roxin: “Quien incluye en sus cálculos la realización de un tipo, reconocida por él como posible, sin que la misma le disuada de su plan, se ha decidido conscientemente –aunque sólo sea para el caso eventual- y a menudo en contra de sus propias esperanzas de evitarlo, en contra del bien jurídico protegido por el correspondiente tipo. Esta decisión por la posible lesión de bienes jurídicos es lo que diferencia el dolo eventual en su contenido de disvalor de la imprudencia consciente y la que justifica su más severa punición” (Roxin Claus, Derecho Penal, Civitas, año 1997, pág. 425 y nota n° 25).

Alegó que al menos la teoría que denomina de la *probabilidad* “...no confronta al sujeto con algo que no tuvo en cuenta en el momento de actuar, sino que tiene por criterio algo real: *lo peligroso que al sujeto le parecía el comportamiento que llevaba a cabo*”... “La situación de peligro contiene datos observables”, es lo externo; en cambio la “representación del peligro”, es lo interno. Que la “decisión interna” por el peligro así reconocido, también pertenece a lo interno. Que si bien podemos observar y describir lo que Sancinetti llama “síndrome de peligro”, pues en su contenido hay datos observables, lo interno, representación y la decisión, “no funcionan sin una deducción mediata a través de indicadores” (Hassemer, op., cit., pág. 82).

Que, en conclusión, determinamos el dolo eventual o cualquier otro a partir de lo externo y mediante el uso de un catálogo de indicadores de las características que señalamos, deducimos lo interno (representación del peligro y opción por él); se trata de una decisión personal a favor del injusto advirtiendo el peligro, cognoscitivamente y “realizando un acto de autoafirmación”, y así podemos dar por aprobado el resultado eventual, aunque el autor no lo quiera. “Ya ha desarrollado el peligro para el bien jurídico y cambio normativo” (op, cit, pág. 72).

Sostuvo que no le queda ninguna duda de que en la “Recapitulación de teorías que hace Roxín (op., cit., pgs. 446/7), está totalmente de acuerdo: y a su juicio el “tomarse en serio el peligro”, para la

opción por dolo eventual o la “confianza” de que acontecerá un desenlace airoso, para la culpa consciente, “pueden deducirse sólo de indicios objetivos”. “La magnitud del peligro conocido y la circunstancia de si el sujeto tenía, desde su posición, algún motivo para conformarse con el resultado, desempeñarán el papel más importante al respecto”.

Que por todo lo expuesto, entiende la querrela que se trata de un supuesto de infracción al art. 190, con más las agravantes de los párrafos segundo y tercero, donde los autores independientes (autoría paralela o concomitante) han contribuido de manera determinante en la causación del resultado, mediante actos u omisiones (delito de omisión impropia), abarcados por el aspecto cognitivos de su voluntad (dolo de peligro) y que han generado un “síndrome de peligro” (elevación del riesgo) sobre el bien jurídico que tutela la seguridad del transporte aéreo. Respecto de las agravantes, sostiene, siguiendo la teoría de la representación, que los resultados de desastre aéreo y muertes, no pudieron hallarse ausentes del conocimiento de los autores (dolo eventual), en atención a las denuncias y advertencias que recibieran, al tipo de transporte de que se trata y los riesgos seguros para la vida humana que conlleva; ello, con las excepciones que hará a la hora de precisar las imputaciones.

V. Autoría. Autores Plurales.

Argumentó el Dr. Wortman Cofre que varios de los delitos enrostrados a los directivos de LAPA, configuran delitos de omisión impropia y entonces no es pensable la coautoría por falta de una resolución común al hecho. Que en la omisión falta una voluntad de realización y no es susceptible de cumplimientos parciales: es una no acción. Que tampoco es posible pensar por las mismas razones en complicidad (Bacigalupo op.cit.al final, Resumen de Conclusiones). Que cada uno de ellos, “a sabiendas”, ha ejecutado actos o realizado omisiones, que han puesto en peligro la seguridad de una aeronave, con dolo de peligro. Que su dolo eventual ha alcanzado el desastre aéreo producido con luctuoso resultado de sesenta y cinco muertos y numerosos heridos graves. Entonces descarta la coautoría.

Poder Judicial de la Nación

Expresó que Frías Caballero, recordando a su maestro Jiménez de Asúa, dice que un coautor “no es más que un autor que coopera con otro u otros autores y responde como tal”. Que la coautoría “..exige como requisitos fundamentales una resolución común al hecho y una división del trabajo...” (Bacigalupo, Delitos Impropios de Omisión, pág. 141). Que ninguno coopera en el delito del otro, sino que cada uno realiza el hecho en forma consciente y especialmente en este tipo, en que la propia ley restringe la punibilidad al caso de dolo directo, mediante el elemento subjetivo “a sabiendas” (Wessels, op, cit, pág. 157).

Que enseña el mismo Bacigalupo (Manual, pág. 275) que es elemento esencial el co-dominio del hecho, a través de una parte que le corresponde en la división del trabajo, caracterizado como un dominio funcional (Roxín, Täterschaft und Taterrschaft, Autoría y Dominio, pág. 275 y sgtes. y Homenaje a Jimenez de Asúa, 1970, II, pag. 55 y sgtes., citado por el anterior). Que el co-dominio del hecho es “consecuencia de una decisión conjunta”; los coautores participan co-dominando el hecho; el coautor es un autor y a su respecto cabe exigir la calidad requerida en los delitos especiales, debe ser autor idóneo y tener los elementos subjetivos de lo injusto requeridos en el tipo. Que en la coautoría no rige el principio de la imputación mediante la accesoriedad, “sino la recíproca imputación directa de todas las contribuciones al hecho realizadas en el marco de la resolución común”; para el error son aplicables las reglas generales. Que la coautoría “porta en si misma su contenido de injusto y no lo deriva de un hecho ajeno” (Jescheck, op, cit, pág. 616).

Dijo que, según palabras de Frisch, a continuación “se nos plantea la cuestión de si un determinado curso causal al final del cual aparece un resultado, puede imputarse a una (o varias personas) como su obra” (Desvalorar e Imputar, traducido, Faira Editor, pág. 3).

Que los seres humanos se encuentran en el mundo social en condición de portadores de un rol; según los roles que desempeñen (autores,

víctimas y terceros) ha de determinarse “...a quien compete, por sí sólo o junto con otros el acontecer relevante...quien por haber quebrantado su rol debe asumir el daño. Esto rige respecto de hechos dolosos o imprudentes” (conclusiones de Jakobs, Imputación Objetiva, Ad-Hoc , pág.25).

Sostuvo que se trata de un caso de autoría plural y que los imputados responden en calidad de autores directos cada uno individualmente, no mediatos, no coautores, no cómplices. Que al decir de Sancinetti (en op. cit. pág. 686), son casos simples de autoría, pues “ ... las consecuencias no varían en nada respecto de las que derivan en el caso de un autor único”.

Expresó que cada autor da comienzo de ejecución a su acción y la consuma con independencia del accionar ajeno. Que no es defendible ver en el suceso investigado, una resolución común, un acuerdo de voluntades para ejecutar actos que pongan en peligro la seguridad de una aeronave, con dolo eventual de desastre aéreo y consiguientes muertes; que todos serán imputados por esa querrela como autores directos de delitos mediante acción y también omisión impropia.

Mencionó que la fuente del deber adquiere superlativa importancia la estrechez de la relación entre autor y bien jurídico y deben buscarse pautas de naturaleza axiológica conforme la doctrina antes citada. Afirmó que tal relación estrecha existía al momento de los hechos respecto del Presidente de LAPA, el Director General, los Gerentes de Operaciones, Jefa de Recursos humanos y Jefe de Flota Boeing 737. Que son autores directos ya sea que según se mire han violado un deber (Roxin y seguidores para quienes en el omitir no existe dominio) o si se prefiere, dominado el suceso al igual que el autor por comisión (doctrina citada en la causa Chabán, antes recordada). Que con cualquiera de dichas posturas, se llega a tener que admitir que son autores directos y no mediatos. Sostuvo que respecto de las personas imputadas se dan sin lugar a dudas, las exigencias que recuerda Bacigalupo (op. cit., pág. 172, punto 25), que reseña: “La capacidad de evitar el resultado (capacidad física real y conocimiento de la situación típica, más cognoscibilidad de los medios para cumplir el mandato) es el presupuesto de la posición de garante y el límite de la exigencia de actuar.”

Poder Judicial de la Nación

Manifestó que para decirlo con toda generalidad, la situación de peligro para la seguridad de los vuelos, no sólo era conocida por los directivos de LAPA, sino que ya les había sido advertida y los medios para evitar la tragedia en ciernes no originan duda alguna: se corrigen totalmente las causas o si no se encuentran los medios, se suspenden los vuelos. Que la vida humana siempre resulta lo primero.

VI. Las imputaciones individuales.

Refirió que sostendrá el accionar doloso de los procesados en la consumación de la figura del art. 190 del C.P., con más la agravante de la multiplicidad de muertes, párrafos segundo y tercero, comprendida por el dolo eventual de los autores, a excepción de algún caso que analizará especialmente. Que a la hora de motivar las imputaciones contra los acusados, demostrará cómo ellos “tomaron conocimiento” directo de sus posiciones de garantes individuales, en las respectivas funciones dentro de la organización y de sus capacidades para impedir el resultado lesivo, no obstante lo cual omitieron actuar en consecuencia.

VI. a) GUSTAVO ANDRES DEUTSCH. Presidente de L.A.P.A. S.A. Consideró la querrela que su conducta configura el delito del art. 190 del C.P. y sus calificaciones de los párrafos segundo y tercero. Dijo que Deutsch desconoció, permitió y posibilitó la conformación de un terreno propicio para desembocar en un incidente o accidente como en definitiva sucedió; que actuó “dejando permanentemente brechas latentes que se prestaban a una cadena de irregularidades que de manera determinante vedaban...el principio de seguridad de vuelo” (pericias de Velasco, Prelooker y Lopez Camelo); es decir que actuó creando peligro concreto para la seguridad de aeronaves. Que ignoró y no quiso ver, pese a su condición de piloto aerocomercial que “conducirse por debajo de este parámetro contribuía a construir un marco que se verificó en un escenario que, como testificara el ex piloto de la empresa L.A.P.A. Enrique Piñeyro, era la antesala de una tragedia” (testimonio del nombrado y la documental acompañada,

especialmente las notas dirigidas al Gerente de Operaciones y la renuncia dirigida al Presidente de la empresa).

Señaló que el encausado era quien tomaba todas las decisiones relevantes de la empresa y, participaba con Boyd en el manejo cotidiano de la operación. Analizando lo que, a su criterio, hizo y dejó de hacer este encausado, manifestó en primer término que en todo lo que hace a las probanzas que sustentan la imputación se remite a lo sostenido, respectivamente, en los puntos A) y B) de este alegato; que cada afirmación cuenta con su respaldo probatorio, ya extensamente analizado. Que, en consecuencia, al Sr. Gustavo Deutsch se le imputa:

1.- Haber omitido supervisar que la Gerencia de Operaciones y sus dependencias, implementaran un régimen de instrucción técnica operativa adecuado, suficiente y protectorio del bien jurídico tutelado, respecto del Comandante Gustavo Weigel y del Copiloto Luis Etcheverry, ambos dependientes de la empresa que el imputado conducía.

2.- Haber omitido supervisar que la Gerencia de Operaciones y sus dependencias, designaran como Comandante de Boeing 737 a Gustavo Weigel, a quien el imputado y su familia conocían sobradamente, a pesar de sus pésimos antecedentes profesionales, disciplinarios y psicológicos; descalificantes para ejercer esa función.

3.- Idem, respecto de la designación como Copiloto de Luis Etcheverry, excepto en lo que hace al conocimiento personal aludido.

4.- Haber permitido que la Gerencia de Operaciones junto con la Gerencia de RR.HH, desarrollaran una política empresarial deficiente y meramente formal, en relación al adiestramiento del personal operativo de la empresa, especialmente en las disciplinas de factores humanos y CRM.

5.- Haber permitido que la Gerencia de Operaciones junto con la Gerencia de RR.HH. desarrollaran una política empresarial violatoria del régimen vacacional establecido por el Decreto 671/94. Particularmente, respecto del régimen vacacional del piloto Gustavo Weigel, a quien se le adeudaban a la fecha del siniestro 85 días de vacaciones. Que alcanza a los fines de la imputación, con la generación de esta situación riesgosa, sin

Poder Judicial de la Nación

perjuicio de los cual, ya señaló que la fatiga y el stress pudieron coadyuvar en el desarrollo de los hechos.

6.- No haber implementado un sistema de seguimiento y supervisión de la actitud psicológica del personal operativo de la compañía, que incluyera recursos profesionales suficientes para asegurar dicho control.

7.- Haber omitido controlar que la Gerencia de Operaciones y sus dependencias, implementaran un sistema adecuado de programación de tripulaciones, que evitara la integración de una dupla de conducción el día del accidente, indisciplinada e incompatible funcionalmente con la seguridad aérea.

8.- Haber permitido que la Gerencia de Mantenimiento generara una política empresaria de descuido y desatención del mantenimiento de los aviones, con falta de equipamiento adecuado, falta de personal técnico especializado, falta de herramientas suficientes, así como la carencia de un sistema de detección temprana de las fallas y solución satisfactoria de las mismas.

9.- Haber omitido implementar una Oficina de Prevención de Accidentes (PREVAC) con facultades y recursos económicos y humanos suficientes, como para garantizar la evitación del resultado dañoso.

10.- Haber omitido implementar un sistema formal y eficaz de canalización, seguimiento y solución de las denuncias de personal de la empresa, por violaciones a la seguridad operacional.

11.- Haber desarrollado una política empresaria de hostigamiento, aislamiento y persecución del personal de la empresa que formulara denuncias u observaciones relativas al mejoramiento de la seguridad aérea.

12.- Haber desarrollado una política empresaria, tolerante y permisiva, de violación sistemática de conceptos esenciales para la seguridad de vuelo, tales como “cabina estéril”, exceso de pasajeros, vuelos

sin medidas de seguridad, y prácticas peligrosas en vuelo de la tripulación de cabina.

13.- Haber omitido controlar que las Gerencias de RR.HH y Operaciones conservaran un ordenado registro de los antecedentes personales y profesionales del personal operativo de la empresa, imposibilitando su oportuna valoración funcional.

14.- Haber omitido efectuar un adecuado plan de inversiones en la empresa, que garantizara al pasaje volar en condiciones seguras. (pericias contables).

Señaló que todo ello configura actuar y omitir, con conocimiento del “conjunto de circunstancias que integran el “síndrome de riesgo”, ratificando que actuando de ese modo, se creaba el riesgo de ocurrir un desastre aéreo. Que todas estas son acciones u omisiones, que contribuyeron de una manera determinante en la elevación del riesgo causal (síndrome de peligro) para la generación del accidente de la aeronave WRZ y que generan la responsabilidad delictiva del procesado Deutsch.

Que ello, sumado al fuerte personalismo con el que el encartado dirigía la empresa y a su basta experiencia como piloto de aeronaves comerciales, hizo que no pudiera dejar de conocer su incidencia fundamental en la causación del resultado típico.

Sostuvo que todo este accionar configura la actitud de quien a sabiendas ejecuta actos que ponen en peligro la seguridad de una aeronave. Que el accionar de Deutsch configura el tipo objetivo del art. 190, pues, “lo punible, es cualquier acto positivo o negativo que cree un riesgo efectivo, de peligro concreto para la seguridad de ...una aeronave” como medio de transporte. Que se trata de un delito de peligro concreto para la seguridad común (R.C. Nuñez, DPA, VI, pág. 79 y 81).

Expresó que las agravantes del párrafo segundo y tercero, “desastre aéreo” y “muertes”, concurren en la especie. Que entre los actos peligrosos, el desastre aéreo, las lesiones y muertes, hay una clara relación de causalidad, con el síndrome de riesgo creado.

Poder Judicial de la Nación

Mencionó que el dolo de puesta en peligro sólo puede referirse al conjunto de circunstancias que integran el “síndrome de riesgo”, sin que haga falta que el autor reconozca, también, que esas circunstancias generan ese riesgo” (Marcelo A. Sancinetti, Teoría del delito y disvalor de acción, Hammurabi, Buenos Aires 1991, págs. 220/222 y citas de Zielinski y Struensee en las notas 14 y 15). Y en lo referente a las agravantes de desastre aéreo, lesiones y muertes consiguientes, concurre dolo eventual; es casi imposible separarlas. Señaló que Gimbernat cita a Kaufmann: “todas las circunstancias que el agente toma en cuenta como posiblemente existentes, o como de posible producción, son abarcadas por su dolo”; y a un artículo de Stratenwerth para quien lo “decisivo es únicamente si el autor se ha tomado en serio (ernst nehmen) el peligro de la producción de la posible consecuencia” (citas de estos trabajos especiales y varios otros, en Gimbernat, Acerca del Dolo Eventual, op., cit, pág.250).

Dijo que en este punto son elocuentes las propias manifestaciones del imputado, cuando al inicio del proceso en su declaración indagatoria de fecha 22 de junio del 2000, dijo que él participaba activamente del día a día de la compañía y era informado de todos los temas operativos. Que él manifestó textualmente que en las reuniones semanales se enteraba “...de todo lo que sucede en la empresa con lujo de detalles”; que el propio Boyd ratificó esa versión e incluso dijo que cuando Deutsch viajaba al exterior, hablaban una o dos veces por día, para ponerlo al tanto de las cuestiones de la empresa. Que, por su parte, Borsani señaló sintéticamente, en su indagatoria del 2 de noviembre de 2009 que “Deutsch y Boyd controlaban la gestión de la compañía a través de la estructura de la empresa”. Que finalmente, el más elocuente sobre el conocimiento que el acusado tenía de los hechos, fue el imputado Diehl, quien en su declaración indagatoria del 21 de junio del 2000, al ser preguntado sobre el tratamiento que daban en la Presidencia y Gerencia General a las denuncias del Comandante Enrique Piñeyro, dijo: “...el tema Piñeyro se conversaba periódicamente en las

reuniones con el Presidente de la Compañía y el Director General; que en el mes de junio de 1999, en una reunión semanal el Sr. Deutsch manifestó que había recibido una carta de Piñeyro...”. Que finalmente, el elemento determinante para tener por acreditada la probabilidad del resultado dañoso en el conocimiento de Deutsch, lo constituyen las palabras finales de la renuncia de Enrique Piñeyro de junio de 1999 –es decir dos meses antes del accidente dirigida al propio acusado, cuando premonitoriamente le advierte: “... mi renuncia debe interpretarse como una protesta y una advertencia. No escapará a su entendimiento las responsabilidades que le cabrían –en caso de un accidente aéreo- a usted y a todos los directivos de LAPA”. Ello sumado, a las palabras que en idéntico sentido dirigiera Enrique Piñeyro a Fabián Chionetti, mano derecha de Deutsch en el área de operaciones, en abril de 1996, cuando afirmara que: “de continuar con su política en la jefatura de pilotos y el alarmante estado de mantenimiento de los aviones, un accidente protagonizado por un avión de LAPA es la consecuencia no sólo previsible sino prácticamente inevitable.” Que esta persistencia de las denuncias así como los distintos niveles jerárquicos de la organización, a las cuales estaban dirigidas, ponen en evidencia directa que el management de la empresa sabía lo que ocurría en la organización; es decir que el acusado Deutsch estaba en conocimiento directo de la grave situación que afectaba la seguridad de su empresa, donde un desastre y decenas de muertes, eran anunciados por escrito, con nombre y apellido.

Sostuvo que, en conclusión, el acusado estaba al tanto de todo lo que acontecía en la empresa y de las fallas de seguridad que eran denunciadas. Que son terminantes las palabras de Roxin: “Quien incluye en sus cálculos la realización de un tipo reconocida por él como posible, sin que la misma le disuada de su plan, se ha decidido conscientemente –aunque sólo sea para el caso eventual- y a menudo en contra de sus propias esperanzas de evitarlo, en contra del bien jurídico protegido por el correspondiente tipo. Que esta decisión por la posible lesión de bienes jurídicos es lo que diferencia el dolo eventual en su contenido de disvalor de la imprudencia consciente y la que justifica su más severa punición” (Roxin Claus, Derecho Penal, Civitas, año

Poder Judicial de la Nación

1997, pág. 425 y nota nº 25). Que esto es totalmente coincidente con Gimbernat y su fuente, Engisch: “La ley al distinguir entre hechos dolosos y culposos, perseguía distinguir entre hechos más graves y menos graves, pues el delito intencional (doloso para ser más precisos) tiene una pena superior a la del delito imprudente). “...aquello que en base a criterios materiales, aparezca grave, es doloso; aquello que aparezca menos grave, es imprudente” (Gimbernat, op, cit, págs. 258/9).

Manifestó la querrela que la imputación a Deutsch resulta ser individual, como autor ; su responsabilidad y la de los otros debe juzgarse y sancionarse individualmente como afirmara expresamente Welzel, antes citado. En cuanto a la pena, señaló que el marco penal lo suministra el tercer párrafo del art. 190 del C.P. y es de 10 a 25 años de prisión. Que computan como agravante la calidad de piloto aerocomercial de Deutsch . Que para petitioner pena, tienen en cuenta que la cantidad de injusto es menor en el dolo eventual (suficiente para las agravantes), pues el autor no necesita haber querido el resultado, como cuando hay intención (dolo directo de primer grado), sino que le basta con habérselo representado y abandonarse a lo que resulte de las cosas.

Que por todo ello, les parece justo petitioner respecto a Gustavo Andrés Deutsch una pena intermedia, entre el mínimo de 10 años y el máximo de 25, previsto por el art. 190 del C.P. “in fine” y párrafos 2º y 3º, es decir la pena de 15 años de prisión, más accesoria legales y costas.

VI.b) Rolando Boyd, Director General de L.A.P.A. S.A.

Señaló el Dr. Wortman Jofre que la función de Boyd dentro de la estructura empresaria era idéntica a la de Deutsch; que su presencia era más activa en lo cotidiano; mantenía reuniones diarias con las áreas operativas; semanalmente, también se juntaban dichas áreas con este imputado y Deutsch. Que de allí entonces que la imputacion que se le formula, se corresponde integralmente con la que antecede. Que las conductas activas y omisivas que se detallan, conforme a lo expuesto extensamente, cumplen acabadamente con la

tipicidad objetiva y subjetiva del art. 190 C.P. Respecto a qué hizo y dejó de hacer este encausado, se le imputa:

1.- Haber omitido supervisar que la Gerencia de Operaciones y sus dependencias, implementaran un régimen de instrucción técnica operativa adecuado, suficiente y protector del bien jurídico tutelado, respecto del Comandante Gustavo Weigel y del Copiloto Luis Etcheverry, ambos dependientes de la empresa que el imputado conducía.

2.- Haber omitido supervisar que la Gerencia de Operaciones y sus dependencias, designaran como Comandante de Boing 737 a Gustavo Weigel, a quien el imputado y su familia conocían sobradamente, a pesar de sus pésimos antecedentes profesionales, disciplinarios y psicológicos; descalificantes para ejercer esa función.

3.- Idem, respecto de la designación como Copiloto de Luis Etcheverry, excepto en lo que hace al conocimiento personal aludido.

4.- Haber permitido que la Gerencia de Operaciones junto con la Gerencia de RR.HH, desarrollaran una política empresaria deficiente y meramente formal, en relación al adiestramiento del personal operativo de la empresa, especialmente en las disciplinas de factores humanos y CRM.

5.- Haber permitido que la Gerencia de Operaciones junto con la Gerencia de RR.HH. desarrollaran una política empresaria violatoria del régimen vacacional establecido por el Decreto 671/94. Particularmente, respecto del régimen vacacional del piloto Gustavo Weigel, a quien se le adeudaban a la fecha del siniestro 85 días de vacaciones. Alcanza a los fines de la imputación, con la generación de esta situación riesgosa, sin perjuicio de lo cual, señaló que la fatiga y el stress, pudieron coadyuvar en el desarrollo de los hechos.

6.- No haber implementado un sistema de seguimiento y supervisión de la actitud psicológica del personal operativo de la compañía, que incluyera recursos profesionales suficientes para asegurar dicho control.

7.- Haber omitido controlar que la Gerencia de Operaciones y sus dependencias, implementaran un sistema adecuado de programación de tripulaciones, que evitara la integración de una dupla de conducción el día del

Poder Judicial de la Nación

accidente, indisciplinada e incompatible funcionalmente con la seguridad aérea.

8.- Haber permitido que la Gerencia de Mantenimiento, generara una política empresaria de descuido y desatención del mantenimiento de los aviones, con falta de equipamiento adecuado, falta de personal técnico especializado, falta de herramientas suficientes, así como la carencia de un sistema de detección temprana de las fallas y solución satisfactoria de las mismas.

9.- Haber omitido implementar una Oficina de Prevención de Accidentes (PREVAC) con facultades y recursos económicos y humanos suficientes, como para garantizar la evitación del resultado dañoso.

10.- Haber omitido implementar un sistema formal y eficaz de canalización, seguimiento y solución de las denuncias de personal de la empresa, por violaciones a la seguridad operacional.

11.- Haber desarrollado una política empresaria de hostigamiento, aislamiento y persecución del personal de la empresa que formulara denuncias u observaciones relativas al mejoramiento de la seguridad aérea.

12.- Haber desarrollado una política empresaria tolerante y permisiva, de violación sistemática de conceptos esenciales para la seguridad de vuelo, tales como “cabina estéril”, exceso de pasajeros, vuelos sin medidas de seguridad, y prácticas peligrosas en vuelo de la tripulación de cabina.

13.- Haber omitido controlar que las Gerencias de RR.HH y Operaciones conservaran un ordenado registro de los antecedentes personales y profesionales del personal operativo de la empresa, imposibilitando su oportuna valoración funcional.

14.- Haber omitido efectuar un adecuado plan de inversiones en la empresa, que garantizara al pasaje volar en condiciones seguras (ver pericias contables).

Que todas estas son acciones u omisiones, que contribuyeron de una manera determinante en la elevación del riesgo causal (síndrome de peligro) para la generación del accidente de la aeronave WRZ. Que respecto de su actuación en la empresa, el propio imputado en declaración indagatoria, dijo “...que su conocimiento de las áreas de la empresa era detallado e íntimo”. Expresó la querrela que caben las mismas afirmaciones que para el anterior acusado, en cuanto a la ilicitud del accionar enrostrado y su significación jurídica.

Que por todo ello les parece justo petitionar la aplicación a Ronaldo Boyd una pena intermedia, entre el mínimo de 10 años y el máximo de 25, previsto por el art. 190 del C.P. “in fine” y párrafos 2º y 3º, es decir la pena de 15 años de prisión, más accesoria legales y costas.

VI.c) Valerio DIEHL, Gerente de Operaciones de L.A.P.A.

S.A.

Sostuvo la querrela que la función de Diehl dentro de la estructura empresaria era la vinculada a la operación de la compañía, bajo la supervisión directa de los dos anteriores imputados; que participaba de las reuniones diarias con Boyd y de la semanal con Deutsch; que sus funciones se encontraban descriptas detalladamente en el Manual de Operaciones de Vuelo, ampliamente citado: a saber: Según reza el punto 2.2.1, “es responsable ante el Gerente General del conjunto de la operación de vuelo.” En cuanto a sus obligaciones principales, la norma prescribe: “la planificación, la obtención, la organización de los recursos necesarios para las operaciones; la dirección y control de las operaciones en conformidad con las directivas y objetivos emanados de la Presidencia de la Empresa; la ejecución de las operaciones de vuelo en las mejores condiciones de seguridad, puntualidad, eficiencia, regularidad; el cumplimiento de las normas legales que rigen el transporte aéreo comercial; (...) establecer, conjuntamente con las Jefaturas de Línea, los criterios de selección de los postulantes a cargos de pilotos en función de las necesidades empresariales; analizar y supervisar los cursos de instrucción previstos, tanto para los postulantes como para los pilotos ya en actividad; en coordinación con la Jefatura de Línea correspondiente, la designación de los

Poder Judicial de la Nación

instructores”. Que lo reseñado en el MOV, no acota ni limita su responsabilidad general como manager calificado en transporte aerocomercial, para adoptar todas las medidas a su alcance tendientes a evitar el aumento del riesgo, en cada una de las operaciones que realizaba la empresa Lapa. Que el acusado Diehl, no obró en consecuencia y por tanto, resulta responsable del ilícito enunciado.

Que las conductas activas y omisivas que se detallan, conforme a lo expuesto extensamente, cumplen acabadamente con la tipicidad objetiva y subjetiva del art. 190 C.P. Que se le imputa a Valerio Diehl:

1.- No haber implementado un régimen de instrucción técnica operativa adecuado, suficiente y protectivo del bien jurídico tutelado, respecto del Comandante Gustavo Weigel y del Copiloto Luis Etcheverry, ambos dependientes de su gerencia. Que esa carencia se refleja en: la designación de Instructores deficientes; la implementación de un sistema arbitrario de calificaciones; el no aprovechamiento de las observaciones asentadas; la no fiscalización de una instrucción adicional para Weigel, de acuerdo a su baja performance y la falta de inclusión del capítulo 11, referido a Instrucción, en el MOV elaborado durante su gestión, año 1997.

2.- Haber designado como Comandante de Boeing 737 a Gustavo Weigel, a pesar de sus pésimos antecedentes profesionales, disciplinarios y psicológicos; descalificantes para ejercer esa función.

3.- Haber desarrollado junto con la Gerencia de RR.HH, una política empresaria deficiente y meramente formal, en relación al adiestramiento del personal operativo de la empresa, especialmente en las disciplinas de factores humanos y CRM.

4.- Haber violado el régimen vacacional establecido por el Decreto 671/94. Particularmente, respecto del régimen vacacional del piloto Gustavo Weigel, a quien se le adeudaban a la fecha del siniestro 85 días de vacaciones. Que alcanza a los fines de la imputación, con la generación de esta

situación riesgosa, sin perjuicio de lo cual, señaló que la fatiga y el stress, pudieron coadyuvar en el desarrollo de los hechos.

5.- Haber omitido requerir la implementación de un sistema de seguimiento y supervisión de la actitud psicológica del personal operativo de la compañía, que incluyera recursos profesionales suficientes para asegurar dicho control.

6.- Haber omitido controlar que la Jefatura de Línea, dependiente suyo, implementara un sistema adecuado de programación de tripulaciones, que evitara la integración de una dupla de conducción el día del accidente, indisciplinada e incompatible funcionalmente con la seguridad aérea.

7.- Haber omitido implementar, antes de julio de 1999, una Oficina de Prevención de Accidentes (PREVAC) con facultades y recursos económicos y humanos suficientes, como para garantizar la evitación del resultado dañoso.

8.- Haber omitido implementar y requerir, la institucionalización de un sistema formal y eficaz de canalización, seguimiento y solución de las denuncias de personal de la empresa, por violaciones a la seguridad operacional.

9.- Haber hostigado, aislado y perseguido al personal de la empresa que formulara denuncias u observaciones relativas al mejoramiento de la seguridad aérea.

10.- Haber promovido la violación sistemática de conceptos esenciales para la seguridad de vuelo, tales como “cabina estéril”, exceso de pasajeros, vuelos sin medidas de seguridad, y prácticas peligrosas en vuelo de la tripulación de cabina; así como también, la realización de vuelos con aeronaves en condiciones de mantenimiento deficientes.

11.- Haber llevado un registro desordenado de los antecedentes profesionales del personal operativo de la empresa, imposibilitando su oportuna valoración funcional.

12.- Haber omitido requerir a la conducción mayores recursos para cumplir adecuadamente sus funciones operativas. En particular, para

Poder Judicial de la Nación

ampliar la dotación de pilotos, para permitir la plena vigencia del Decreto 671 y para subsanar las graves fallas de mantenimiento de las aeronaves.

Adujo que todas estas son acciones u omisiones, que contribuyeron de una manera determinante en la elevación del riesgo causal (síndrome de peligro) para la generación del accidente de la aeronave WRZ. Que el imputado Diehl conocía lo que hacía e incluso lo sostuvo en su indagatoria del 21 de junio de 2000, donde dijo que su tarea era “fiscalizar la calidad de la instrucción recibida por los pilotos de la empresa”; y que eso lo hacía a través del “análisis del legajo, los conceptos e impresiones del Jefe de Línea y si fuera necesario por los instructores”. Que asimismo, reconoció en su indagatoria del 30 de julio de 2008 que él era el responsable del cumplimiento de los planes de instrucción. Que también se han escuchado testimonios en los se dijo que el gerente de Operaciones intervenía para rechazar el ascenso de algún piloto, sin delegar en el jefe de línea (cfr. Meyer Martínez), dicha función. Es decir que en el caso de Weigel, Diehl pudo haber obrado de igual manera, frenando su designación. Que finalmente, hay constancias de informes de seguimiento de Etcheverry en la causa, firmados por Diehl y Borsani. Que por su parte, su Jefe de Línea, el co-imputado Borsani, sostuvo que la designación de los pilotos y copilotos era una tarea exclusiva del Gerente de Operaciones. Que al momento de los ascensos de Weigel y Etcheverry, esas funciones las despempeñaba Diehl, y este aporte del acusado, resultó determinante para la causación del resultado; y si bien no aparece creíble la versión de Borsani, acerca de que el Jefe de Línea se limitaba a transmitir al Gerente de Operaciones las calificaciones de los instructores, lo concreto es que quien ocupaba esa función – seguramente con el asesoramiento de su Jefe de Línea – era quien formalizaba las cuestionadas designaciones. Que es falso que no existiera otra salida para Diehl, de acuerdo a los antecedentes de Weigel; que tenía alternativas y, tal como señala Prelooker en su informe, podría haberlo separado, o dejado como copiloto, o

seguir dándole instrucción, o programarlo sólo con instructores, o programarlo sólo con copilotos más experimentados.

Recordó que Prelooker señaló: “se cometió el gravísimo error de ascender al comandante Weigel y habilitarlo para tal función, permitiéndole cumplir con la misma cuando sus antecedentes demostraban claramente que su capacidad profesional no satisfacía los requisitos mínimos necesarios para la misma.”

Que caben las mismas afirmaciones que para el anterior acusado, en cuanto a la ilicitud del accionar enrostrado y su significación jurídica. Que por todo ello les parece justo petitionar la aplicación a Valerio DIEHL una pena intermedia, entre el mínimo de 10 años y el máximo de 25, previsto por el art. 190 del C.P. “in fine” y párrafos 2º y 3º, es decir la pena de 13 años de prisión, más accesoria legales y costas.

VI.d) Fabián CHIONETTI, Gerente de Operaciones de L.A.P.A. S.A.

Indicó que caben respecto de Chionetti las mismas apreciaciones que fueran formuladas respecto de Diehl, en orden a sus obligaciones y su jerarquía funcional en la empresa, por lo cual la querrela se remite a las consideraciones efectuadas en el punto precedente. Señaló que sólo corresponde destacar respecto de este acusado que había pasado a ocupar el cargo de Diehl un par de meses antes de la tragedia, pero su ascendiente personal en la empresa y particularmente con el Presidente Deutsch, era muy grande. Que era el piloto que acompañaba al Presidente a probar las aeronaves, era quien participaba de sus cumpleaños y, finalmente, fue el elegido para ocupar la estratégica Gerencia de Operaciones, luego de la salida poco clara de su antecesor.

Expresó que las conductas activas y omisivas que se detallan, conforme a lo expuesto extensamente, cumplen acabadamente con la tipicidad objetiva y subjetiva del art. 190 C.P. Que se imputa a Fabián CHIONETTI lo siguiente:

1.- Haber participado activamente como Instructor, Jefe de Pilotos y Gerente de Operaciones, en la implementación de un régimen de

Poder Judicial de la Nación

instrucción técnica operativa inadecuado, insuficiente y prescindente del bien jurídico tutelado, respecto del Comandante Gustavo Weigel, dependiente de la empresa Lapa. Que esas acciones se reflejan en: su participación como Instructor; la aplicación de un sistema arbitrario de calificaciones; el no aprovechamiento de las observaciones asentadas y en la no fiscalización de una instrucción adicional para Weigel, de acuerdo a su baja performance. Que resulta llamativo que en todas las ocasiones que interactuara supervisando el accionar de Weigel, señalara sus imprecisiones para el control de la cabina y su falta de conocimiento de los procedimientos del avión y, no obstante, avalara su ascenso, en distintas instancias decisivas.

2.- Haber designado como Copiloto de Boing 737 a Luis Etcheverry, a pesar de sus pésimos antecedentes profesionales; descalificantes para ejercer esa función y no haberlo afectado a un programa especial de instrucción durante el tiempo en que fuera Gerente de Operaciones.

3.- Haber desarrollado junto con la Gerencia de RR.HH, una política empresaria deficiente y meramente formal, en relación al adiestramiento del personal operativo de la empresa, especialmente en las disciplinas de factores humanos y CRM (donde incluso fue Instructor).

4.- Haber violado el régimen vacacional establecido por el Decreto 671/94; particularmente, respecto del régimen vacacional del piloto Gustavo Weigel, a quien se le adeudaban a la fecha del siniestro 85 días de vacaciones. Que alcanza, a los fines de la imputación, con la generación de esta situación riesgosa, sin perjuicio de los cual, la fatiga y el stress, pudieron coadyuvar en el desarrollo de los hechos.

5.- Haber omitido requerir la implementación de un sistema de seguimiento y supervisión de la actitud psicológica del personal operativo de la compañía, que incluyera recursos profesionales suficientes para asegurar dicho control.

6.- Haber omitido controlar que la Jefatura de Línea, dependiente suyo, implementara un sistema adecuado de programación de

tripulaciones, que evitara la integración de una dupla de conducción el día del accidente, indisciplinada e incompatible funcionalmente con la seguridad aérea. En su caso, con el agravante de que conocía la situación personal de Weigel – participaron de una reunión social una semana antes del accidente, el 24 de agosto de 1999, fecha del cumpleaños de Conrado Lipka – y su pésima performance durante las instrucciones que le impartiera.

7.- Haber omitido requerir la implementación, antes del accidente, de una Oficina de Prevención de Accidentes (PREVAC) con facultades y recursos económicos y humanos suficientes, como para garantizar la evitación del resultado dañoso.

8.- Haber omitido implementar y requerir, la institucionalización de un sistema formal y eficaz de canalización, seguimiento y solución de las denuncias de personal de la empresa, por violaciones a la seguridad operacional. Que este imputado fue quién recibió todas las notas de denuncia del Comandante Piñeyro, sobre los problemas de seguridad en las aeronaves, así como el tristemente célebre vuelo del horizonte inoperativo que motivara la disputa con Weigel; en el que no tomó medida correctiva alguna. Que la nota de respuesta a Piñeyro, que presentara en el debate, carece de formalidades y su conocimiento no fue avalado por testigo alguno; mas bien parece un documento construído con fines defensivos.

9.- Haber hostigado, aislado y perseguido al personal de la empresa que formulara denuncias u observaciones relativas al mejoramiento de la seguridad aérea. Que su intervención en la disputa entre Weigel y Piñeyro, a favor del primero, dan cuenta de su desapego por las reglas de seguridad.

10.- Haber promovido la violación sistemática de conceptos esenciales para la seguridad de vuelo, tales como “cabina estéril”, exceso de pasajeros, vuelos sin medidas de seguridad, y prácticas peligrosas en vuelo de la tripulación de cabina; así como también, la realización de vuelos con aeronaves en condiciones de mantenimiento deficientes. Que en este punto cabe recordar los vuelos que compartiera con el Presidente Deutsch, de un

Poder Judicial de la Nación

avión matrícula WMH con un horizonte inoperativo y condiciones meteorológicas desfavorables.

11.- Haber llevado un registro desordenado de los antecedentes personales y profesionales del personal operativo de la empresa, imposibilitando su oportuna valoración funcional.

12.- Haber omitido requerir a la conducción mayores recursos para cumplir adecuadamente sus funciones operativas. En particular, para ampliar la dotación de pilotos, para permitir la plena vigencia del Decreto 671 y para subsanar las graves fallas de mantenimiento de las aeronaves.

Sostuvo que todas estas son acciones u omisiones que contribuyeron de una manera determinante en la elevación del riesgo causal (síndrome de peligro) para la generación del accidente de la aeronave WRZ, y de allí que el acusado deba responder como autor del delito previsto y penado por el art. 190, con más las agravantes de los párrafos segundo y tercero, del C.P. Que los intentos desesperados de justificación a lo largo de sus exposiciones indagatorias, sólo sirvieron para demostrar que era el piloto de más confianza y cercanía con el dueño de la empresa y su familia, que era quién cumplía con sus designios e implementaba sus políticas. Que de hecho ocupó todas las posiciones relevantes en las áreas operativas de la compañía, llegando a la máxima jerarquía meses antes del accidente. Que fue Instructor, fue Jefe, fue Gerente y hoy sigue colaborando estrechamente con Deutsch; fue uno de los principales artífices de la cultura organizacional de Lapa, en los años anteriores al accidente. Que en todas sus exposiciones trató de minimizar sus roles, pero era el Jefe de Pilotos cuando Weigel fue habilitado; fue su instructor; advirtió en todos los entrenamientos sus problemas en el manejo de cabina y su desconocimiento de los procedimientos del avión y no obstante, le siguió permitiendo que ascendiera; intercedía a su favor en las disputas con las personas que reclamaban más seguridad; lo premiaba con mayores horas de vuelo; le permitía elegir a su copiloto y, no se preocupaba si se le debían 85 días de vacaciones. Que ello, sumado a las palabras que en le dirigiera Enrique

Piñeyro al acusado Chionetti, mano derecha de Deutsch en el área de operaciones, en abril de 1996, cuando afirmara que: “de continuar con su política en la jefatura de pilotos y el alarmante estado de mantenimiento de los aviones, un accidente protagonizado por un avión de LAPA es la consecuencia no sólo previsible sino prácticamente inevitable.”. Es decir que la posibilidad de un accidente relacionado con el defectuoso estado de mantenimiento de los aviones, estaba en conocimiento de Chionetti desde muchos años antes del accidente, y todos estos aportes fueron determinantes a la hora del accidente. Que caben las mismas afirmaciones que para el anterior acusado, en cuanto a la ilicitud del accionar enrostrado y su significación jurídica.

Por todo ello, les parece justo petitionar la aplicación a Fabián Chionetti una pena intermedia, entre el mínimo de 10 años y el máximo de 25, previsto por el art. 190 del C.P. “in fine” y párrafos 2º y 3º, es decir la pena de 13 años de prisión, más accesoria legales y costas.

VI.e) Gabriel BORSANI, Jefe de Línea Aérea de L.A.P.A.

S.A.

Expresó el Dr. Wortman Jofre que la función de Borsani dentro de la estructura empresaria era la vinculada a la operación de la compañía, bajo la supervisión directa del Gerente de Operaciones; que participaba de las reuniones diarias con Boyd y sus funciones se encontraban descriptas detalladamente en el Manual de Operaciones de Vuelo, a saber: Según el punto 2.2.3, “de él dependen todos los tripulantes del cockpit que presten servicio en la Línea.” En cuanto a sus obligaciones principales, la norma prescribe: “a) Cuidar del mantenimiento de la capacidad técnica de los tripulantes; b) Facilitar la realización de los cursos de refresco de los tripulantes, en forma y tiempo oportuno siguiendo las políticas emanadas de la Gerencia de Operaciones y en coordinación con Programación; c) Control y conducción de todos los pilotos hacia una conducta de seguridad en la operación, de acuerdo con las políticas y procedimientos establecidos por la Empresa; d) Coordinar con Programación de Tripulaciones (previsión y programación) la actividad de los tripulantes del cockpit; e) Calificación de pilotos; f) Chequeo sistemático de los pilotos de acuerdo a las normas vigentes

Poder Judicial de la Nación

y a las pautas establecidas por la Gerencia de Operaciones y deberá dar cuenta a la misma de sus resultados en forma inmediata; g) Vigilar e informar a la Gerencia de Operaciones de la capacidad técnica de los Copilotos, y en especial de su idoneidad para su posible promoción a Comandantes; (...) j) Analizar y resolver los incidentes habidos en la operación de vuelo y cursar a la Gerencia de Operaciones los más relevantes proponiendo las soluciones más adecuadas.” Que por otro lado, la misma norma establece que: “En cuanto a sus responsabilidades referidas específicamente al tema instrucción figuran: a) Elaborar, conjuntamente con la Gerencia de Operaciones, las especificaciones y requisitos necesarios en materia de selección y formación de la tripulación de vuelo; b) Realizar la selección de los tripulantes de vuelo; c) Programar, realizar y controlar los cursos de formación e instrucción de las tripulaciones”. Es decir que este imputado, era quien tenía más directa relación con la operación cotidiana de la empresa. Que lo reseñado en el MOV, no acota ni limita su responsabilidad general como manager calificado en transporte aerocomercial, para adoptar todas las medidas a su alcance tendientes a evitar el aumento del riesgo, en cada una de las operaciones que realizaba la empresa Lapa. Que las conductas activas y omisivas que se detallan, conforme a lo expuesto extensamente, cumplen acabadamente con la tipicidad objetiva y subjetiva del art. 190 C.P. Que se imputa a Gabriel BORSANI:

1.- Haber participado activamente como Instructor y Jefe de Línea, en la implementación y ejecución de un régimen de instrucción técnica operativa inadecuado, insuficiente y prescindente del bien jurídico tutelado, tanto respecto del Comandante Gustavo Weigel como del Copiloto Luis Etcheverry, ambos dependientes de la empresa Lapa. Que esas acciones se reflejan en: no haber ejercido un control real de los instructores y haber desligado sus responsabilidades en su superior jerárquico, contraviniendo las funciones que la asignaba el MOV; su activa participación como Instructor; la implementación y aplicación de un sistema arbitrario de calificaciones; el no

aprovechamiento de las observaciones asentadas y la no fiscalización de una instrucción adicional para Weigel, de acuerdo a su baja performance. Que este imputado advirtió en las pruebas que tomara a Weigel problemas graves de conocimiento de los sistemas del avión y, no obstante que su posición se lo permitía, no arbitró medidas para impedir su ascenso a Comandante.

2.- Haber propuesto a Gustavo Weigel como Comandante de Boeing 737 ante el Gerente de Operaciones, a pesar de sus pésimos antecedentes profesionales; descalificantes para ejercer esa función.

3.- Haber omitido requerir que se desarrollara, una política empresarial eficiente, en relación al adiestramiento del personal operativo de la empresa, especialmente en las disciplinas de factores humanos y CRM.

4.- Haber violado el régimen vacacional establecido por el Decreto 671/94; particularmente, respecto del régimen vacacional del piloto Gustavo Weigel, a quien se le adeudaban a la fecha del siniestro 85 días de vacaciones. Que alcanza a los fines de la imputación, con la generación de esta situación riesgosa, sin perjuicio de los cual, la fatiga y el stress, pudieron coadyuvar en el desarrollo de los hechos.

5.- Haber omitido requerir la implementación de un sistema de seguimiento y supervisión de la actitud psicológica del personal operativo de la compañía, que incluyera recursos profesionales suficientes para asegurar dicho control.

6.- Haber omitido implementar un sistema adecuado de programación de tripulaciones, que evitara la integración de una dupla de conducción el día del accidente, indisciplinada e incompatible funcionalmente con la seguridad aérea, a pesar de que conocía la pésima performance de Weigel, durante todas sus instrucciones.

7.- Haber omitido requerir la implementación, antes del accidente, de una Oficina de Prevención de Accidentes (PREVAC) con facultades y recursos económicos y humanos suficientes, como para garantizar la evitación del resultado dañoso.

8.- Haber omitido implementar y requerir la institucionalización de un sistema formal y eficaz de canalización, seguimiento y solución de las

Poder Judicial de la Nación

denuncias de personal de la empresa, por violaciones a la seguridad operacional. Que este imputado fue quien recibió las denuncias de los problemas en el avión matrícula YBS y del hecho informado por el piloto Alberto Miranda, porque había experimentado que en uno de los aviones de la compañía no se podía andar en reversa con motores en marcha; y lo presionaban para que volara ese avión igual.

9.- Haber hostigado, aislado y perseguido al personal de la empresa que formulara denuncias u observaciones relativas al mejoramiento de la seguridad aérea. Que los hostigamientos denunciados por Miranda y Díaz Jurado, ocurrieron durante su Jefatura.

10.- Haber promovido la violación sistemática de conceptos esenciales para la seguridad de vuelo, tales como “cabina estéril”, exceso de pasajeros, vuelos sin medidas de seguridad, y prácticas peligrosas en vuelo de la tripulación de cabina, así como también, la realización de vuelos con aeronaves en condiciones de mantenimiento deficientes, por ejemplo, el ya citado caso del avión YBS.

11.- Haber llevado un registro desordenado de los antecedentes profesionales del personal operativo de la empresa, imposibilitando su oportuna valoración funcional.

12.- Haber omitido requerir a la conducción mayores recursos para cumplir adecuadamente sus funciones operativas; en particular, para ampliar la dotación de pilotos, para permitir la plena vigencia del Decreto 671 y para subsanar las graves fallas de mantenimiento de las aeronaves.

Adujo la querrela que todas estas son acciones u omisiones que contribuyeron de una manera determinante en la elevación del riesgo causal (síndrome de peligro) para la generación del accidente de la aeronave WRZ, y de allí que el acusado deba responder como autor del delito previsto y penado por el art. 190, con más las agravantes de los párrafos segundo y tercero, del C.P. Mencionó que sus intentos por justificar su accionar, se centraron en efectuar una interpretación ambigua y novedosa de sus responsabilidades

como superior directo de los pilotos; dijo que cuando se hablaba de su función de calificación técnica de los pilotos, en realidad se hacía referencia a una calificación basada en el desempeño diario de los pilotos y, no a su performance para el desempeño del cargo. Que también se desligó de la responsabilidad de proponer al Gerente de Operaciones la designación de los Comandantes; y según él se limitaba a transmitir la opinión de los instructores (un absurdo). Que en contraposición, Diehl ratifica en su indagatoria del 21 de junio de 2000 que “era el Jefe de Línea quien hacía un seguimiento de las cualidades del instructor”, dando por tierra con la excusa ilógica de Borsani. Que Diehl señala también que los instructores reportaban a Borsani y eran sus “asesores directos en las propuestas de ascenso a comandante.”; y que había delegado en este nivel de la empresa la selección de los candidatos, en función de legajos y de idoneidad. Que cuando el Jefe de Línea tenía a esos candidatos, se reunía con él para decidir la promoción, y así se hizo, según dijo en esa oportunidad, en el caso de Weigel: con conformidad de instructores, Borsani hizo su propia verificación, y recién allí lo conversó con él. Que en esta audiencia, Diehl señaló que recordaba que Borsani le hizo una “detallada exposición de la idoneidad de Weigel”.

Agregó la querrela que todos estos aportes fueron determinantes a la hora del accidente, y caben las mismas afirmaciones que para el anterior acusado, en cuanto a la ilicitud del accionar enrostrado y su significación jurídica.

Por todo ello les parece justo petitionar la aplicación a Gabriel Borsani una pena intermedia, entre el mínimo de 10 años y el máximo de 25, previsto por el art. 190 del C.P. “in fine” y párrafos 2º y 3º, es decir la pena de 12 años de prisión, más accesoria legales y costas.

VI.f) Nora ARZENO, Gerente de Recursos Humanos de L.A.P.A. S.A.

Sostuvo que la función de Arzeño dentro de la estructura empresaria era la vinculada al manejo y coordinación de los Recursos Humanos, bajo la supervisión directa del Director General; que participaba de las reuniones semanales con Boyd, Deutsch y los demás Gerentes. Que abarca

Poder Judicial de la Nación

su responsabilidad general como manager calificado en transporte aerocomercial, para adoptar todas las medidas a su alcance tendientes a evitar el aumento del riesgo, en cada una de las operaciones que realizaba la empresa Lapa. Que la acusada no obró en consecuencia y, por tanto resulta responsable del ilícito enunciado. Que las conductas activas y omisivas que se detallan, conforme a lo expuesto extensamente, cumplen acabadamente con la tipicidad objetiva y subjetiva del art. 190 C.P. Que se le imputa a Nora ARZENO:

1.- Haber desarrollado junto con la Gerencia de Operaciones, una política empresaria deficiente y meramente formal, en relación al adiestramiento del personal operativo de la empresa, en las disciplinas de CRM.; y a título de ejemplo, señaló que no se ocupó de implementar un sistema de evaluación de desempeño de los asistentes, ni de seguimiento de su performance, ni de periodicidad de su evaluación.

2.- Haber violado el régimen vacacional establecido por el Decreto 671/94; particularmente, respecto del régimen vacacional del piloto Gustavo Weigel, a quien se le adeudaban a la fecha del siniestro 85 días de vacaciones. Que alcanza a los fines de la imputación, con la generación de esta situación riesgosa, sin perjuicio de los cuales, la fatiga y el stress, pudieron coadyuvar en el desarrollo de los hechos. Agregó que incluso una de sus dependientes –Buosi- recordó que informaba a sus superiores sobre las violaciones a este régimen.

3.- Haber omitido requerir la implementación de un sistema de seguimiento y supervisión de la actitud psicológica del personal operativo de la compañía, que incluyera recursos profesionales suficientes para asegurar dicho control. Que, por ejemplo, el único médico de la empresa, el Dr. Gulo, dependía de ella.

4.- Haber omitido implementar y requerir, la institucionalización de un sistema formal y eficaz de canalización, seguimiento y solución de las denuncias de personal de la empresa, por violaciones a la seguridad operacional.

5.- Haber hostigado y perseguido al personal de la empresa que formulara denuncias u observaciones relativas al mejoramiento de la seguridad aérea. Que fue quien exigió a Piñeyro la retractación de sus denuncias, cumpliendo con el mandato superior, de generar una cultura organizacional de desapego a la seguridad.

6.- Haber llevado un registro desordenado de los antecedentes personales del personal operativo de la empresa, imposibilitando su oportuna valoración funcional. Que cabe referir las falencias y el desorden que evidenciaban los legajos a la hora de computar las vacaciones.

7.- Haber omitido requerir a la conducción mayores recursos para cumplir adecuadamente sus funciones operativas; en particular, para permitir la plena vigencia del Decreto 671 y para subsanar la falta de personal.

Que todas estas son acciones u omisiones que contribuyeron de una manera determinante en la elevación del riesgo causal (síndrome de peligro) para la generación del accidente de la aeronave WRZ. Que este aporte de la acusada resultó determinante para la causación del resultado. Que las explicaciones que brindara acerca de que no era la responsable de controlar el régimen de vacaciones, no alcanzan para exculparla; su alta jerarquía en la organización, mas su ascendiente personal sobre el Presidente –con quien había trabajado en otra empresa– no le debieron permitir desentenderse de sus obligaciones respecto del régimen de vacaciones; que supervisaba personal que realizaba tareas de alto riesgo, como es transportar pasajeros por el aire, y cuanto menos debió atender los reclamos de Piñeyro, llevar registros ordenados de los legajos e implementar un CRM adecuado y eficaz para el manejo de situaciones de riesgo. Que nada de eso hizo y, se limitó a ejercer sus funciones de manera meramente formal.

Que caben las mismas afirmaciones que para el anterior acusado, en cuanto a la ilicitud del accionar enrostrado y su significación jurídica. Por todo ello les parece justo peticionar la aplicación a Nora Arzeno de una pena intermedia, entre el mínimo de 10 años y el máximo de 25, previsto por el art. 190 del C.P. “in fine” y párrafos 2º y 3º, es decir la pena de 10 años de prisión, más accesoria legales y costas.

VI.g) CARLOS PETERSON, Director de Habilitaciones del Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.

Respecto de este acusado, señaló la querrela que era responsable de todas las acciones de inspección que recayeran sobre la empresa y sobre sus pilotos, a efectos de sus respectivas habilitaciones. Que ello comprendía la fiscalización del cumplimiento del régimen de vacaciones, la fiscalización de la idoneidad técnica de los inspectores de vuelo y, finalmente, la aprobación de los Manuales de Vuelo de las empresas. Que debe responder por las omisiones en su desempeño y por no haber controlado que sus dependientes, lo hicieran correctamente. Que el sistema de inspección adecuado, prescripto por el punto 9 del Documento 8.335 de la OACI, lo obligaba a contar con inspectores con capacitación adecuada para inspeccionar al personal aeronavegante, siendo la competencia técnica de esos inspectores un elemento sustancial para garantizar la seguridad en vuelo. Que asimismo, en el punto 9.4.4, se consignó que el inspector de operaciones en vuelo debería tener amplia experiencia operacional: por lo menos 5.000 horas de vuelo como comandante al mando en aeronaves de transporte aéreo civiles o militares; que debería ser titular de una licencia válida de transporte aéreo; que en el punto 9.5 se fijaron las funciones y responsabilidades de un inspector; en el punto 9.5.3 se consignaron las tareas que deben desempeñar los inspectores según su especialidad; y en el punto 9.6 se establecieron, por un lado, los procedimientos de ejecución de todos los tipos de inspecciones, y por otro, la forma de examinar los registros de instrucción, de operaciones y de vuelos y de mantenimiento de aeronaves. Que asimismo, se establecieron las verificaciones de competencia de las tripulaciones de vuelo y la frecuencia de las inspecciones. Que puede observarse a lo largo de la lectura de todas esas normas que el imperativo se centra en que los inspectores deben reunir requisitos de idoneidad y aptitud atento a la complejidad y especificidad de la tarea que consiste en la evaluación de los pilotos. Que de otro modo, el objetivo de su trabajo, que consiste en habilitar y fiscalizar a las empresas

destinadas al transporte aéreo y trabajo aéreo en todos los alcances que establece el Código Aeronáutico, otorgar licencias, habilitaciones y certificados de competencia en funciones aeronáuticas civiles, con el fin de contribuir a la seguridad Operacional de la Aviación Civil Nacional e Internacional, no puede ser satisfecho.

Agregó el Dr. Wortman Jofre que una falla grave de idoneidad de los inspectores, resulta el hecho de que muchos de ellos no se encontraban habilitados para volar las aeronaves respecto de las cuales otorgaban licencias a los pilotos y copilotos, y respecto de dicha circunstancia se destacará que si bien Peterson no se encontraba cumpliendo funciones de Director de Habilitaciones Aeronáuticas de la Fuerza Aérea Argentina, al momento en que Fortuny fue designado instructor, lo cierto es que al momento en que asumió su cargo, lo mantuvo en el contrato sin ser examinado a los efectos de determinar si se encontraba en condiciones de ejercer adecuadamente la función de inspector. Que lo expuesto pone en evidencia que Peterson omitió controlar que sus dependientes tuvieran la idoneidad para desempeñar el cargo de inspectores. Que en este entendimiento, y en la medida que a los pilotos se les exige obtener una habilitación para cada tipo de aeronave, resulta imprescindible que el representante del Estado posea conocimientos específicos respecto de la aeronave de que se trate para que su función de contralor resulte efectiva en resguardo de la vida e integridad de las personas. Que también era responsable por la aprobación y vigencia de un Manual de Operaciones. (ROA-TAC, artículo 4.2.2.2).

Manifestó que el Manual de Operaciones de una empresa es aquel que contiene como mínimo los requisitos enumerados en el Capítulo XI, punto 11.1.1 del ROA-TAC, exigidos además en el punto 4.2.1.3 del Capítulo 4 del Anexo 6 de la OACI para mantener la validez de un certificado de explotador de servicios aéreos. Que la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas ni siquiera pudo informar cuál era el Manual de Operaciones que se encontraba vigente al momento del accidente investigado en este proceso, por lo tanto, mucho menos pudo controlar que LAPA cumpliera con dichos requisitos (cf. allanamiento del 5/5/97; informes obrantes a fs. 2.807 y

Poder Judicial de la Nación

3.084/5; declaración testimonial de Liernur, a fs. 5.024/5). Que Peterson, en su carácter de Director de la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas de la Fuerza Aérea Argentina, no cumplió con la manda de referido punto 4.2.1.4, pues omitió controlar que LAPA cumpliera con los requisitos allí establecidos y, en consecuencia, continuó desarrollándose la actividad aeronáutica en infracción a la normativa mencionada; que incumplió con su deber establecido en el inciso 5 del artículo 5 del Decreto 2.352/83, “Régimen de Faltas Aeronáuticas”, en función de lo normado por el artículo 7 in fine de la Resolución 710/83 “Faltas Aeronáuticas” del Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina, que se encuentra agregado al Código Aeronáutico, como así también de acuerdo con lo normado en el inciso 22 del artículo 21 del Manual de Funcionamiento del Comando de Regiones Aéreas.

Que todas las circunstancias reseñadas revelan la escasa profundidad y lo poco exhaustivas que resultaron ser las inspecciones que la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas realizara a LAPA. Que debió controlar de manera efectiva que LAPA diese cumplimiento al régimen de vacaciones obligatorio, que las empresas deben conceder a los pilotos, conforme el Decreto Nacional 671/94, artículo 31; que encontrándose al frente de la autoridad de aplicación del Decreto 671/94, omitió implementar un sistema mediante el cual fuera particularmente controlado este período de vacaciones en las sucesivas inspecciones realizadas al personal. Que en este punto, surge de las constancias de los legajos de pilotos de LAPA que poseían entre 40, 100 días de vacaciones adeudadas y más, y en varios casos éstas habían sido denegadas frente a pedidos concretos del personal aeronavengante, debiéndose destacar que del legajo de Weigel no se lee que hubiera cumplido con las vacaciones obligatorias ni que ello haya sido advertido por los inspectores.

Señaló que el acusado no obró en consecuencia y, por tanto resulta responsable del ilícito enunciado. Que las conductas activas y omisivas que se detallan, conforme a lo expuesto extensamente, cumplen acabadamente

con la tipicidad objetiva y subjetiva del art. 190 C.P., y le imputa a Carlos Peterson:

1.- Haber omitido fiscalizar el cumplimiento del régimen de vacaciones del piloto Gustavo Weigel de la empresa LAPA, de conformidad con las normas y principios citados

2.- Haber omitido controlar la idoneidad técnica de los inspectores de vuelo, para supervisar las habilitaciones de los pilotos de la empresa LAPA, de conformidad con las normas y principios citados.

3.- Haber omitido aprobar el Manual de Operaciones de Vuelo de LAPA, a la fecha del accidente, 31 de agosto de 1999, conforme era su obligación, de acuerdo a las normas citadas.

Que todas estas son acciones u omisiones que contribuyeron de una manera determinante en la elevación del riesgo causal (síndrome de peligro) para la generación del accidente de la aeronave WRZ. Que este aporte del acusado resulto determinante para la causación del resultado. Respecto al señor Carlos Peterson: 1º) existía la situación típica (síndrome de peligro de desastre aereo), 2º) Surge la prueba de que conocía los detalles objetivos del síndrome de peligro; 3º) Omitió realizar las acciones normativamente exigidas; 4º) Sabía cuáles eran esas obligaciones, por su cargo, autoridad y lo que resulta de la prueba arimada; 5º) Tenía autoridad y capacidad de realizar esas acciones; 6º) Quebrantó su rol y debe asumir el daño causado por sus acciones y omisiones impropias.

Expuso que de ningún modo Peterson ha obrado con tendencia a cumplir el mandato. Que para la imputación objetiva del resultado es necesario que “el peligro desaprobado se concrete en el resultado típico” (Eser y otro pág. 122, op., cit.). Que a ello se lo denomina “relación de riesgo”. Que si Peterson hubiera realizado las acciones esperadas por las normas, puntualizadas en los puntos 1,2 y 3 detallados, cuando menos hubiera logrado reducir el riesgo de seguridad que afectó a la aeronave WRZ, el día del siniestro. Que la imprudencia se basa en lo simplemente cognoscible, imprudencia y no es el caso. Que para hablar de *dolo* se requiere el propio conocimiento, “el que conoce: a) las circunstancias que generan su deber (la

Poder Judicial de la Nación

posición de garante y el peligro de producción del resultado en los delitos impropios de omisión), y b) su propia capacidad de acción para evitar el resultado *ha omitido dolosamente*.

Sostuvo que, respecto de las justificaciones ensayadas por el imputado, corresponde señalar que las mismas no resultan válidas para exculparlo, pero sí para atenuar su penalidad. Que en su última ampliación, Peterson dijo que se manejaba en sus funciones con el personal que disponía y que había reclamado por nota que se le diera personal civil, pero nunca fue atendido. Que esa mala justificación no hace más que confirmar que el personal no era idóneo para las funciones y el imputado lo seguía utilizando como si lo fuera. Que la nota será tenida en cuenta a los fines punitivos, pero no como eximente, ya que lamentablemente para el imputado, resulta prueba contundente de que “conocía su deber de garante de la seguridad aérea” y no obstante, limitó su actuación a ese pobre reclamo.

Agregó que si lo comparamos con lo actuado por Piñeyro, parece insignificante, tomando en cuenta el poder real del Director de Habilitaciones; que con una sola orden suya, se podían aplicar sanciones a las empresas y, hasta inhabilitar a los pilotos. Que mandar una nota es algo, pero no alcanza para cubrir su rol de garante de los miles de pasajeros transportados durante su gestión. Que estas situaciones de silencio cómplice, donde los responsables del control terminan aceptando un estado de cosas sobre la lógica de que “... si no lo hago yo, vendrá otro y lo hará”, tiene que terminar en la Argentina, para lograr estándares de seguridad razonable. Que si Peterson hubiera denunciado la situación de su área, se terminaría con la cadena de silencios que son la antesala de los siniestros.

Que respecto de la aprobación del MOV, su intento de justificación se contrapone con el ROA-TAC y, también evidencia que LAPA, no contaba con un manual aprobado, con lo que el imputado, debió arbitrar los medios, por donde pudiera corresponder, para lograr que LAPA operara en condiciones reglamentarias adecuadas y no dejar que todo transcurriera sin

controles efectivos. Que finalmente, acerca del régimen de vacaciones, sólo atinó a decir que había creado un cuerpo especial de control del régimen, pero no pudo arrimar evidencia sobre la eficacia del método, a la luz de que una gran mayoría de pilotos y copilotos de LAPA, se encontraban vencidos al momento del accidente.

Que caben las mismas afirmaciones que para el anterior acusado, en cuanto a la ilicitud del accionar enrostrado y su significación jurídica, por lo menos en lo atinente al tipo básico del art. 190 del C.P. Que distinta es la apreciación de la querrela respecto de las agravantes de los párrafos segundo y tercero del C.P. Sobre este punto, dijo estar convencida de que el umbral del conocimiento de Peterson, no traspasó los límites de la culpa consciente. Que no aparecen elementos de juicio para conectar sus incumplimientos con el desastre, ni con las muertes; aparece como un funcionario inoperante y desentendido de su rol crucial para la seguridad, pero no se pudieron coleccionar evidencias de que se hubiera representado que sus incumplimientos funcionales, fueran causales de resultados luctuosos. Que incluso el propio Piñeyro, al ser consultado, sobre si sus notas habían sido enviadas a la Fuerza Aérea, no pudo arrimar certezas. Que por todo ello, descarta para este imputado las agravantes de los párrafos segundo y tercero y lo responsabiliza exclusivamente por el tipo básico del art. 190.

Que, en consecuencia, le parece justo petitionar la aplicación a Carlos Peterson de una pena de 3 años de prisión, art. 190 del C.P. (figura básica) e inhabilitación especial por el termino de 10 años (art. 20 bis inciso 1º), con los efectos del art. 20 del C.P., por implicar su conducta incompetencia en el ejercicio de un empleo o cargo público, con más accesorias legales y costas.

VI.h) Diego LENTINO, Director del Instituto Nacional de Medicina Aeronautica y Espacial (INMAE).

El Dr. Wortman Jofre analizó su responsabilidad a la luz de las omisiones en que incurriera en su cargo de Titular del Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial (INMAE) desde diciembre de 1998 hasta diciembre de 1999. Dijo que sus funciones se encontraban previstas en el

Poder Judicial de la Nación

Reglamento de Habilitaciones Psicofisiológicas para Funciones Aeronáuticas Civiles, Decreto 1.797/71, y en las Normas y Métodos Recomendados Internacionales OACI - Licencias al Personal Anexo I, Octava Edición del mes de julio de 1989. Señaló que según surge del Manual Orgánico del Instituto Aeronáutico y Espacial (MAPO 17, capítulo V) eran funciones del director asesorar a la Superioridad sobre la aptitud psicofisiológica del personal militar y civil; confeccionar proyectos dentro del plan anual de investigaciones médicas para la actividad de vuelo; proponer la realización de cursos y conferencias intra y extra-institucionales sobre medicina aeroespacial; elevar la nómina de los candidatos que se hicieran acreedores de los títulos de “Médico Examinador de Personal Navegante en Aeronáutica” y “Especialista en Medicina Aeronáutica”; integrar la Comisión Nacional de Investigaciones Especiales de la Fuerza Aérea; integrar la Junta Superior Calificadora de Aptitud en la actividad aérea del personal de la fuerza; controlar la actividad y funcionamiento de los Centros Auxiliares; otorgar aptitud en sus exámenes y controlar la idoneidad del personal que se desempeñaba en los mismos; establecer relaciones con los Centros de Aptitud que podían tener organismos o empresas particulares, estableciendo niveles de comparación y participar a organismos similares de otros países en el desarrollo de cursos de capacitación.

Refirió que en el Gabinete Psicofisiológico Buenos Aires se evaluó, durante toda su carrera, la aptitud psicofísica de los pilotos WEIGEL y ETCHEVERRY; que la misión de ese gabinete era evaluar, controlar y asesorar de acuerdo con los requisitos médicos exigidos por las reglamentaciones vigentes en ese momento (MAPO 17, capítulo IV, “Departamento Aptitud Psicofísica”, y RAG 24, capítulo I) la aptitud psicofisiológica de todo el personal militar y civil que estaba relacionado con el vuelo, siendo su objetivo final la seguridad para la actividad aérea a través de un examen psicofísico adecuado cuyo objetivo final es proteger la seguridad de la actividad aérea. Que en el ámbito nacional la normativa aplicable se encuentra plasmada en el

Reglamento de Habilitaciones Psicofisiológicas para Funciones Aeronáuticas Civiles (RAG 24). Señaló que los exámenes recibidos a los pilotos WEIGEL y ETCHEVERRY no cumplieron dicha meta pues resultaron ser en todos los casos insuficientes a esos fines, de acuerdo al siguiente detalle: a) el psicodiagnóstico administrado debió contener un mayor número de técnicas psicológicas; b) el estudio psicológico inicial debía contar con una entrevista psicológica semidirigida; c) los comentarios realizados respecto de los tests no fueron volcados en una síntesis que permitiera denotar el tipo de personalidad de cada uno de los pilotos fallecidos; d) no se realizaron interpretaciones de dichos tests que permitieran llegar a una comprensión de sus personalidades; e) no se indicó el procedimiento ni la forma mediante la cual se llevaron a cabo las distintas técnicas psicológicas, lo cual resultaba de fundamental importancia para poder correlacionar los indicadores que de ellas surgían; f) no se tomaron en cuenta las evaluaciones anteriores a los efectos de realizar un seguimiento de las alteraciones de la personalidad que presentaban los pilotos WEIGEL y ETCHEVERRY; g) en algunos casos los tests fueron administrados de manera incorrecta; y h) no se vislumbraron razones científicas o indicadores de organización institucional que hayan determinado en cada caso el modo en que se administraron y seleccionaron los tests psicológicos.

Agregó que Lentino, que revestía el cargo de Oficial Superior del Cuerpo Profesional - Escalafón Medicina, habiendo sido designado por resolución del Comandante de Personal a propuesta del Director General de Sanidad en el mes de diciembre de 1998, omitió fiscalizar los controles que debían realizarse sobre la actuación de los distintos médicos, psicólogos, psiquiatras y/o dependientes a su cargo, en relación a las tareas que estos efectuaron sobre las habilitaciones psicofisiológicas de los pilotos WEIGEL y ETCHEVERRY. De esta forma no controló debidamente que personal a su cargo cumpliera con aquellas normas relativas a las verificaciones y habilitaciones psicofisiológicas, establecidas en las disposiciones puntos 3 y 5 del Capítulo I, punto 21, del Capítulo IV del Reglamento de Habilitaciones Psicofisiológicas para Funciones Aeronáuticas Civiles, y en el Capítulo 6, Disposiciones Médicas Aplicables al Otorgamiento de Licencias del Anexo I, Licencias al

Poder Judicial de la Nación

Personal al Convenio sobre aviación civil internacional, artículo 133, inciso 6, del Código Aeronáutico.

Refirió que la prueba recopilada en autos demuestra que Lentino incumplió con ese deber, pues los exámenes que se le tomaban a los pilotos no satisfacían esas exigencias mínimas contributivas de la seguridad en vuelo. Que yendo al caso concreto de WEIGEL, surge del peritaje oficial que el material que se le suministró era insuficiente para dictaminar si éste se encontraba dentro de los parámetros psicofísicos normales y aptos a fin de su desempeño como Comandante (fs. 3 del primer informe obrante en el legajo de peritajes psicológicos; fs. 4 y ss. del informe de la perito Cabello Podestá; fs. 5 y 6 del primer informe de la perito Kitic, y fs. 7 y 10 del primer y tercer informe de la perito Grief).

Indicó que en el Reglamento de Habilitaciones Psicofisiológicas para Funciones Aeronáuticas Civiles, creado por decreto 1797/71, hay un parámetro básico para el área psicológica, a saber: Capítulo 1, punto 3: "...el examen incluirá (...) examen físico y psíquico"; y el punto 5 prevé una declaración jurada del examinado con todos sus antecedentes "que interesen desde el punto de vista psicofisiológico". Capítulo 4, punto 21: "El solicitante deberá estar libre de afecciones mentales. Se exigirá capacidad intelectual y emotividad normales. Ausencia de vicios inveterados y de toda otra alteración capaz de interesar el equilibrio psíquico y comprometer la función y son descalificantes las constituciones desarmónicas".

Respecto de esta reglamentación, dijo que la perito Ivana Kitic señala "la falta de una normativa clara que especifique como mínimo respecto a los exámenes psicológicos qué aspectos de la personalidad abarcarán, en qué consistirán y para qué, bajo qué parámetros se validarán, cómo se evaluarán." A partir de este déficit en la reglamentación, y del análisis de los legajos de los pilotos, la perito Kitic concluye que "el trabajo realizado por el INMAE durante más de veinte años adolece de una excesiva burocratización, despersonalización y simplificación de los servicios prestados. Esto suele ser

un riesgo cierto para la concreción del objetivo propuesto por un examen psicofisiológico. Con relación a Etcheverry, los peritos señalaron que los exámenes de tipo psicofisiológico tampoco cumplieron con los estándares mínimos, pues al igual que en el caso anterior el material suministrado resultaba insuficiente para poder expedirse acerca de si el examinado se encontraba dentro de los parámetros psicológicos normales. Que a lo expuesto se suma lo dicho por la perito Cabello Podestá, en orden a que los parámetros utilizados para examinar no sólo no resultaban claros sino que, además, no se mantenían dentro de la metodología estable. Que a ello cabe agregar lo expuesto por los testigos (cfr. Declaración testimonial de CHIARI, a fs. 12.397/8; declaración testimonial de ANTONIO a fs. 11.726/7; declaración testimonial de GÓMEZ KODELA a fs. 11.403/4)

Que en orden a la responsabilidad que en ello cabe a Lentino, debe destacarse lo expuesto por el experto Helmreich (cf. fs. 28.859/28.868) en orden a que en un accidente aéreo se deben analizar las “causas sistémicas”, pues “el comportamiento humano no ocurre en un vacío, es un reflejo de la cultura corporativa y regulatoria en la que tiene lugar”, agregando que luego de analizar los legajos de Weigel no puede decirse que el accidente haya sido impredecible o inesperado. Que las condiciones de inseguridad imperantes demuestran que Lentino omitió realizar un efectivo seguimiento y control de la aptitud psíquica de los referidos pilotos, y ello aún cuando respecto de Weigel contaba con antecedentes tales como el del vuelo rasante en Villa Gesell, las descripciones de su carácter irascible, su inestabilidad emocional, indicadores de que se trataba de una persona a la que se debía indagar con mayor profundidad, tal como lo sostuvo la perito Cabello Podestá. Que por ello, Lentino no cumplió con lo normado en el MAPO 17, Capítulo V, punto 7, en tanto y en cuanto no controló la actividad y funcionamiento de los centros auxiliares y el otorgamiento de aptitud de sus exámenes; ello, en función de lo previsto en el Capítulo 6 del Anexo I al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, denominado “Licencias al Personal”; en el Capítulo I, puntos 1, 2 y 3; en el Capítulo IV, punto 21, ambos del Reglamento de Habilitaciones Psicofisiológicas para Funciones Aeronáuticas

Poder Judicial de la Nación

Civiles (RAG-24), en tanto los exámenes de aptitud psicofisiológica practicados por el instituto a su cargo no satisfacían las exigencias impuestas por el objetivo de seguridad de vuelo mediante la conservación de la aptitud psicofisiológica, ordenados en aquellos. Que esto es así pues los exámenes psicológicos a los que fueron sometidos los pilotos Weigel y Etcheverry resultaron ser insuficientes y deficientes.

Que el acusado no obró en consecuencia y, por tanto, resulta responsable del ilícito enunciado. Que las conductas activas y omisivas que se detallan, conforme a lo expuesto extensamente, cumplen acabadamente con la tipicidad objetiva y subjetiva del art. 190 C.P. Que le imputa a Diego Lentino:

1.- No haber organizado durante su desempeño funcional, un sistema de evaluación psicofisiológica eficaz, para ponderar la aptitud de los pilotos y copilotos de LAPA, antes del accidente del 31 de agosto de 1999; lo cual se manifestaba en escaso personal profesional especializado, con sobrecarga de tareas; carencia de métodos de evaluación y falta de interacción con las empresas. Que el acusado no dio cumplimiento mínimamente a la responsabilidad que le cabía como Jefe de Gabinete encargado de la especialidad en determinar si la aptitud psicológica y psiquiátrica de Gustavo Adolfo Weigel y su copiloto Etcheverry alcanzaban los parámetros mínimos que la seguridad de la operación de vuelo exige.

2.- Haber omitido controlar la idoneidad técnica de los profesionales a su cargo, para el desempeño de tan delicadas tareas.

Adujo que todas estas son acciones u omisiones que contribuyeron de una manera determinante en la elevación del riesgo causal (síndrome de peligro) para la generación del accidente de la aeronave WRZ. Que este aporte del acusado, resultó determinante para la causación del resultado. Respecto de las justificaciones ensayadas por el imputado, señaló que las mismas resultan sólo excusas formales para desligarse de las responsabilidades derivadas de su cargo. Que no quedan dudas sobre su “rol

de garante” de la seguridad aerocomercial del país y su desempeño displicente contribuyó de manera determinante al desenlace trágico. Que por su posición funcional, podría haber hecho sonar una alarma temprana sobre el estado físico y mental del piloto Weigel y de Etcheverry; y adicionalmente, puso en riesgo cierto a miles de pasajeros que confiaban en los controles del Estado, que como se ha visto eran deficientes e ineficaces.

Que caben las mismas afirmaciones que para el anterior acusado, en cuanto a la ilicitud del accionar enrostrado y su significación jurídica, particularmente en orden a que no existen evidencias acerca de que se representara los luctuosos resultados. Por todo ello le parece justo petitionar la aplicación a Diego Alfonso Lentino, la pena mínima de 2 años de prisión del art. 190 del C.P. (figura básica) e inhabilitación especial por el término de 10 años (art. 20 bis inciso 1º), con los efectos del art. 20 del C.P., por implicar su conducta incompetencia en el ejercicio de un empleo o cargo público, con más accesorias legales y costas.

VII. Conclusión.

Expuso el Dr. Wortman Jofre que de todo el análisis que antecede queda en evidencia que el accionar individual de los responsables resultó criminal, pues fueron ellos los que con sus aportes causales determinaron que el fatídico 31 de agosto de 1999, el avión siniestrado fuera tripulado por personas no aptas, generando la muerte de 65 personas. Que estas víctimas indefensas confiaron en la empresa y en los hombres que la conducían y controlaban.

En segundo término, **efectuó la exposición de su alegato el Ministerio Público Fiscal.**

Análisis de los hechos en función de las conductas reprochadas:

Expresó el Sr. Fiscal que en la cabina del WRZ se produjeron, minutos antes de la tragedia, diversas conductas que deberán relatarse, con el objeto de determinar luego cuáles fueron los acontecimientos históricamente anteriores que llevaron al desenlace fatal: Para ello, habrá de referirse en primer lugar al informe de la Junta de Investigaciones y luego analizar los

Poder Judicial de la Nación

trabajos periciales, en exclusiva referencia a este tema, producidos durante la instrucción y ventilados en este debate, en exclusiva referencia al accidente.

Luego de efectuar una pormenorizada descripción del hecho, como también de la media hora previa al trágico desenlace, estimó que cobran vital importancia los datos que surgen del FDR (Flight Data Recorder o Registrador de Datos de Vuelo) y el CVR (Cockpit Voice Recorder o Registrador de Voces de Cabina), el cual durante aproximadamente 32 minutos registró los diálogos que mantuvieron aquéllos que integraban la mayoría de la tripulación: Comandante, Copiloto, Comisario de Abordo y la Auxiliar Antolín Solache. Que éstos se desarrollaron en un nivel absolutamente alejado del concepto aeronáutico de “cabina estéril”, el cual tiene un aprendizaje fundamental a partir de los cursos de Gerenciamiento de los Recursos Humanos de Cabina (denominados en lenguaje aeronáutico: “CRM – Cockpit Resources Managment ó Crew Resources Managment”) y que llevan implícito la necesidad de utilización de un lenguaje absolutamente técnico en las operaciones de vuelo que se desarrollan en cabina, sin interrupciones y que alcanzan a todas las facetas del vuelo, incluido por supuesto a los preparativos y actividades del despegue, máxime a partir del cierre de puertas del avión.

Que mientras el vuelo 3142 se encontraba demorado en su partida hacia el aeropuerto cordobés en razón del tráfico aéreo imperante esa noche, los diálogos transitaron por cuestiones de índole privada entre el Comandante Weigel, el Copiloto Etcheverry y la Comisario Tantos; posteriormente, entre Comandante y Copiloto exclusivamente, hubo manifestaciones de atravesar por malos momentos durante ese día como asimismo recriminaciones por la forma de tratarse entre ellos. Que sin interrumpirse las conversaciones personales y demostrando constantes cambios en el humor de ambos comenzaron a efectuarse las listas de control para la puesta en marcha - “Before Start Check List” (Lista de Chequeo Anterior al Encendido)- intercalándose una vez más temas personales que les

preocupaban y que incluso los llevaron a equivocarse en su lectura y confundir la oportunidad técnica de la lista de chequeo que debían efectuar mencionando erróneamente “Cockpit Preparation” (Preparación de la Cabina de Mando).

Que con posterioridad, y luego de que Etcheverry manifestara claramente haber tenido un mal momento personal durante ese día, entablaron ambos un diálogo con uno de los asistentes técnicos que se hizo presente en la cabina a fin de cotejar los parámetros de combustible, intercambiado conceptos técnicos y cuestiones personales referentes a escuelas e instructores de vuelo. Que esta actitud confusa persistió durante el “push back” y la puesta en marcha del avión; en este sentido, al ordenar el Comandante comenzar a efectuar el “push back” advirtió que no había controlado si las puertas estaban cerradas, lo cual hizo rever su decisión mencionando que siempre olvidaba cerrar de la puerta; para luego continuar dialogando sobre las expectativas y experiencia de inicio de vuelo de otras personas conocidas de ambos. Que también durante la secuencia de puesta en marcha de los motores se generó una duda en el Comandante y Copiloto sobre el tipo de motores y la presión que debía atribuirse a los mismos, efectuándose luego la “After Start Check List” (Lista de Chequeo posterior al Encendido), finalizando su lectura con una rápida recriminación de Etcheverry a Weigel. Que, así entonces, al comenzar el rodaje y abandonar el Comandante Weigel y el Copiloto Etcheverry la plataforma de detención para ingresar en la calle de rodaje en búsqueda de la cabecera de pista, olvidaron colocar en posición los flaps, resolución técnica que las empresas aéreas adoptan en su conforme recomendación del fabricante – en este caso Boeing – y tienen determinado efectuar en esa localización del avión conforme a la graduación otorgada por la oficina de despacho ó decisión del Comandante, aún antes de llevar obligatoriamente a cabo la lista de chequeo denominada “Before Take Off Check List” (Antes del Despegue) que incluye entre sus items el seteo apropiado de los flaps, situación además contemplada en el MOV de Lapa.

En el momento de aceleración de motores para continuar en el rodaje – operación llevada de aquí en adelante por Etcheverry – los comentarios del Comandante hacia el Copiloto derivaron en la capacidad y

Poder Judicial de la Nación

actitud de vuelo de una Copiloto de la empresa a quien identificó como “La Tachuela”, advirtiendo contemporáneamente la cantidad de aeronaves en espera y deduciéndose al ingreso de la Comisario Tantos que tendrían entre quince y veinte minutos de espera. A partir de allí, entremezclados con operaciones técnicas, se atravesó por intensos y diversos diálogos que en nada contribuían a la concentración que aquella operación aeronáutica requería, los que además fueron acompañados de la ingesta de mate y fumar –violatorio en este último caso del pto. 4.2.7 del MOV-. Que con posterioridad, se efectuó una comunicación de rigor a los pasajeros sobre las condiciones de demoras que afrontaba el vuelo, entregándose información errónea sobre la temperatura reinante en la Ciudad de Córdoba, como de la identidad de la tripulación, todo lo cual provocó un clima festivo generándose comentarios graciosos.

Que esta situación distractiva derivó, por parte del Comandante Weigel y el Copiloto Etcheverry, en la omisión de llevar adelante la “Before Take Off Check List” (Lista de Chequeo anterior al despegue), la cual para el tipo de avión que estaban operando incluye los items denominados: “Recall”; Flight Controls”, “Flaps”; “Stabilizer Trim”; “Cockpit Door” y “Take Off Briefing”, permitiendo tanto configurar el avión correctamente para el despegue que debían encarar, como y merced al último ítem “Take Off Briefing” (Información de Despegue) adoptar las actitudes que profesionalmente debían llevar adelante ante un inconveniente que se les presentara durante el mismo.

Que en tales circunstancias llegaron a posicionarse en el primer turno para despegue y a 90° de la pista, y una vez más, teniendo la oportunidad técnica de efectuar la lista “Before Take Off Check List”, ésta fue omitida y en su lugar pasaron a realizar la “Cleared For Take Off Check List”; que sobre su lectura entremezclaron ítems acordes a la misma con los diálogos y lenguaje confuso que habían sostenido en la espera: Al indicar el Copiloto el ítem “Strobe Lights” el Comandante respondió: -“Conectated” y al interrogar el primero sobre: - “¿las chicas?”, el Comandante respondió

socarronamente: -“Senteit”, surgiendo la duda sobre si ya habían dado la orden que tomaran posición las auxiliares del abordaje antes del despegue.

Que luego, con la autorización de la Torre de Control iniciaron las maniobras para el despegue siendo aproximadamente las 20:53 hs., y concatenadamente con la aceleración de motores comenzó a sonar la Alarma de Configuración de Despegue, la cual tuvo su efecto en razón de la ausencia de posicionamiento correcto de los flaps. Que esta alarma se traduce en un sonido fuerte y discontinuo, el cual si bien fue percibido por el Comandante Weigel y el Copiloto Etcheverry no tuvo por ninguno de los dos la respuesta técnica adecuada para el inconveniente que ésta exaltaba y que en primer lugar manda abortar el despegue. Así entonces el último diálogo entre ambos se suscitó de la siguiente manera:

Comandante Weigel: - No, no, no, no!!

Copiloto Etcheverry: - ¿ Qué eso?.....¿Que mierda pasa?

Take Off Thrust Set, Speed Alive

Comandante Weigel: - No se qué es lo que es viejo, pero está todo bien.

Copiloto Etcheverry: - Eighty Knots.

Comandante Weigel: - Check

Copiloto Etcheverry: - V1.....Rotate.....V2

Que aún en el carreteo, finalizaron los diálogos y la audición de la alarma de configuración dando paso al sonido, ante el intento de rotación del avión, de la vibración de la palanca de control (“Stick Shaker”), debido a la falta de sustentación del avión; frustrado el despegue el avión prosiguió una incontrolada carrera por la pista hasta salirse de ella, sin poder determinarse fehacientemente si Comandante y Copiloto intentaron colocar el sistema de reversores para frenar, destruyendo el sistema de balizas y la antena del sistema de aterrizaje por instrumentos (denominado “ILS”) a 175 metros del borde de la pista; un muro de cemento de 60 cm con su verja perimetral por encima y que conforme la JIAAC en dicho impacto a los motores se le desconectó el sistema de alimentación para el CVR y el FDR, ello a 300 del borde de la pista; atravesando la Avenida Costanera donde

Poder Judicial de la Nación

impactó un Fiat 147, dominio ACU 329 tripulado por Hugo Ignacio Lescano y su hermana María del Carmen al cual destruyó parcialmente en su parte posterior y el Audi A3, dominio BUR-612, propiedad de Alejandro Jorge Grondona, apoyándose la parte delantera de su fuselaje sobre el pavimento y arrastrando un Chrysler Neón, dominio CJJ-482, con dos personas que quedaron bajo su estructura -Oscar Ramonino y Andrea Grill-, y se transformaron en las primeras víctimas, para luego impactar la mampostería de cemento de la entrada del complejo Punta Carrasco, chocar parte de su ala derecha y motor –que quedaron sobre la vereda- contra una estación Reguladora de Gas y finalmente impactar contra un terraplén de aproximadamente tres metros de alto que dividía a los predios del Complejo Punta Carrasco y la Asociación Argentina de Golf, a 632 metros desde el borde de la pista y a una velocidad aproximada de 250 nudos (200 km/h), sitio en el cual se encontraban estacionadas dos máquinas excavadoras, una de las cuales volcó de costado por el impacto. Que sostiene la JIAC –pto. 1.14– que combustible del Chrysler Neón en contacto con las chispas originadas por el deslizamiento del fuselaje sobre el pavimento, inició el fuego en el costado delantero izquierdo del avión, el cual se vió incrementado por la combustión que se generó con el combustible del avión (denominado JP-1) y el flujo de gas que emanaba de la casilla señalada. Que en este recorrido se produjeron innumerables daños menores a refugios de transporte automotor, kiosco de revista, veredas, jardines, pavimento, y como consecuencia del siniestro se produjo la muerte de sesenta pasajeros, dos ocupantes de un vehículo y tres miembros de la tripulación, y numerosos lesionados.

Expresó el Sr. Fiscal que lo mencionado hasta aquí se encuentra probado con los testimonios de Luis Alberto Escobar (despachante de la aeronave), Juan Pablo González y Cristian Esteban Tessio (mecánicos que participaron del despacho), Cristina Verónica Iglesias, María Lía Antolín Solache (auxiliares de abordaje), algunos de los sobrevivientes (Luis Alberto Gimenez García, María Esther Hereñu, Gabriel Horacio Banegas, José Manuel

Amallo y Maria Lucrecia Correa Malaccorto, algunos de los testigos presenciales (Jorge Antonio Diosquez, Alejandro Grondona y Pablo Cesaroni); el Comodoro Luis Ortiz (Jefe de Prevac del CRA e Investigador de Accidentes Aereos de la Fuerza Aérea Argentina que pasaba casualmente con su vehículo por el lugar); Magallanes (camarógrafo de Azul TV).

Por otra parte, señaló que los peritajes de bomberos de la PFA y los de parte no han podido acreditar, con un grado de certeza tal, cuál ha sido la incidencia de los combustibles en el comienzo del foco ígneo; que el informe complementario a la pericia ordenada por el Tribunal y efectuada por los Peritos Oficiales Sánchez y Franco, de Gendarmería Nacional y Prefectura Naval, respectivamente, descarta que la principal incidencia del incendio de la aeronave haya sido el impacto con la cabina de gas. Establece, en base a cálculos sobre valores de los combustibles, a los cuales remite, cuál ha sido la incidencia de cada uno de ellos en el proceso ígneo, estableciendo un 95,86% para el Jet A 1 (combustible del avión) y un 4,14% para el Gas Natural que emanaba de la casilla. Asimismo, hace mención a que conforme las filmaciones de la época, se vio perfectamente objetivizado la flama de color azul característica de la combustión de gas y el fondo con considerable mayor volumen las llamas de color anaranjado, haciendo un análisis exhaustivo de los distintos elementos existentes en la causa (ej: videos, declaraciones testimoniales, planimetría, forma y lugar donde salieron del avión los sobrevivientes, etc.) para llegar a la conclusión expuesta. Que resulta importante destacar la parte del peritaje que se dedica a hacer consideraciones médico legales, en cuanto a la etiología de las muertes de cada una de las víctimas, así descarta que los mismos hayan fallecido por el incendio. Que en efecto, del informe surge que la gran mayoría de las víctimas –56– presentaban humo negro en sus vías aéreas, los cuales constituyen un signo inequívoco de que los mismos han tenido sobrevida posterior a la colisión, dado que han respirado en un ambiente saturado de humo. Que la secuencia probable, es que la gran desaceleración con la gran variedad lesionológica que presentaban los cadáveres, pudo haber causado atrapamiento o pérdida de conocimiento provocando incapacidad de autodesplazamiento, con la

Poder Judicial de la Nación

consecuente inhalación de humo tóxico, con muerte por asfixia y posterior carbonización.

Que, en definitiva, se ha desvirtuado por completo la existencia de un hipotético curso causal anómalo, es decir un eventual problema en el segundo juicio de imputación -que el resultado muerte no haya sido la realización de la creación de un riesgo jurídico desaprobado-. Que esto supone que de ninguna manera se encuentra probado que el resultado muerte sea la directa derivación del aumento de un riesgo jurídicamente desaprobado distinto del introducido por los autores de este suceso, o en otras palabras, se ha descartado que la muerte de las víctimas se haya producido por el impacto de la aeronave WRZ con la casilla de gas existente en el lugar donde finalmente detuvo su marcha luego de salir de los límites del aeroparque de Buenos Aires.

Informe técnico de la Junta de Investigaciones de Accidentes

Refirió que en primer lugar, es menester valorar la transcripción de la grabación del CVR y el FDR, y efectuada en el marco de la investigación de la JIACC, que concluye acerca de la posición de 0 grados de los flaps, durante este último vuelo; que ello fue posteriormente corroborado por la pericia del Ing Herbstein, que se efectuara sobre la totalidad de las horas y parámetros técnicos grabadas por el FDR que para el vuelo 3142 indicó un parámetro de 0 grado mientras que los vuelos anteriores indicaron diversas posiciones de flaps adoptadas por los comandantes a cargo de los mismos.

Que por otro lado, dentro del mismo informe y sobre la cuestión técnica que fuera llevada adelante por el Mayor Horacio Larrosa y colaboradores de la FFAA, personal destacado por la NTSB, por Boeing y por la propia empresa, la principal observación que se desprende del estudio de la aeronave y los sistemas es la de haber encontrado todos los tornillos sinfín de los actuadores de flaps examinados (6 de 8), en su posición de retracción máxima, lo que demuestra físicamente que los flaps se hallaban arriba.

Que según el mencionado informe, esto es coincidente con otras cuatro evidencias:

1.- la posición de la palanca de flaps en el pedestal colocada hacia delante

2.- la lectura del FDR que indica flaps en cero

3.- las luces apagadas de flaps de borde de ataque que indican por defecto flaps arriba;

4.- el sonido de la alarma de configuración registrado en el CVR, cuyos otros sistemas asociados se hallaban en posición correcta (compensador y frenos de vuelo).

Que estas consideraciones técnicas, fueron ratificadas en su testimonio en el debate, en el cual agregó que se hizo un trabajo con los filamentos de las luces; explicó que cuando el flap se empieza a poner en movimiento se enciende una luz. Indicó que en el Anexo Charlie del informe de la JIAAC surge qué lámparas estaban encendidas y cuáles apagadas de acuerdo al deterioro de los filamentos, surgiendo que en el WRZ estaban apagadas; que el sistema de accionamiento de flaps sólo es desde la cabina; que se accionan hidráulicamente y agregó que “Justamente la primera duda fue si la accionaron y no bajaron, después lo confirmamos en la cabina, no había otra forma de haberse movido la palanca. Además de la alarma sonora, visualmente tenían las luces apagadas....”.

Acerca de las conclusiones de la JIAAC, expresó que en primer lugar la misma considera como causa inmediata del accidente que la tripulación del vuelo 3142 de LAPA olvidó extender los flaps para iniciar el despegue y desestimó la alarma sonora que avisaba sobre la falta de configuración para esa maniobra. Y agregó a esta primera causa otros factores contribuyentes, a saber:

a.-La falta de disciplina de los tripulantes que no ejecutaron la lógica reacción de abortar el despegue y comprobación de la falla ante la alarma sonora que comenzó a escucharse al dar motor y continuó sonando hasta el intento de rotación.

Poder Judicial de la Nación

b.-El exceso de conversaciones ajenas al vuelo y por momentos de intensidad emocional importante entre los pilotos, que se mezclaron con el desarrollo de las listas de control de procedimientos, llegándose a omitir la parte en la que se debía cumplimentar la extensión de flaps para despegue.

c.-La insuficiencia del sistema de control psíquico que no permitió detectar cuando los pilotos estaban sufriendo problemas personales y/o familiares y/o de otro tipo que influían sobre su capacidad operativa al disminuir su estabilidad psíquica.

d.-El conocimiento y trato de cuestiones muy personales y extralaborales entre los pilotos y la comisario de abordaje que facilitó el ambiente de escasa seriedad y concentración.

e.-Antecedentes de características de vuelo negativas del Comandante que afloraron ante su situación personal y de relación en la cabina, antes y durante la emergencia.

f.-Antecedentes de características negativas de vuelo del copiloto, que se manifestaron durante el cumplimiento de las listas de control de procedimientos. g.-No reconocimiento ni comprobación inmediata de ambos pilotos de la relación entre el tipo de alarma sonora intermitente que indica falla en la configuración para despegue con la ausencia de colocación de flaps en la posición para esa maniobra.

h.-El diseño del sistema de alarma de configuración para el despegue que no permite en ese tipo de aeronave una comprobación simple por parte de las tripulaciones que asegure la escucha periódica de este tipo de alarma intermitente.

Adujo el Dr. Sr. Fiscal que se hace imprescindible para ese Ministerio Público efectuar un análisis de los Legajos de los pilotos, a fin de visualizar las llamativas coincidencias técnicas y de personalidad de Weigel y Etcheverry a lo largo de sus carreras y cómo se reprodujeron en ambos en la noche del 31 de agosto de 1999, agregando que este repaso será objeto de remisión a lo largo del alegato

Que tratará de efectuar en su remisión una distancia de las observaciones que le interesa destacar poniendo el horizonte en el 31 de agosto de 1999. Así, del Legajo de Weigel, inicialmente se detendrá en la Línea SAAB 340, entre diversos adiestramientos de vuelo y simulador ocurridos entre el 1 de diciembre de 1993 (esto es, a 5 años y nueve meses de la tragedia) y el último registro que aparece de dicha línea los días 28 al 30 de octubre de 1995 (esto es, a 3 años y 10 meses de la tragedia). Que a lo largo de dicho lapso se le formularon reiteradas y continuas observaciones de imprecisión y ausencia en operaciones aeronáuticas en general y en lo particular que invariablemente giraron por: Coordinación entre Tripulantes, Control de Cabina, Control del Cockpit, necesidad de adquisición de conocimientos de listas y procedimientos para poder simplificar sus procesos de razonamiento, aprobaciones de calidad de piloto con lo mínimo, necesidad de mejoramiento en dominio de listas y procedimientos para alcanzar una promoción a Comandante, antes de alcanzar esta posición debería volver a simulador para lograr mayor rapidez y decisión en los momentos críticos y Lentitud. Que en el avance de su instrucción le siguieron indicando que en el ítem Coordinación con la Tripulación, que era “Inadecuada para la habilitación requerida”, “Debiendo mejorar la crew coordinaron”. Que se agregaron calificaciones y comentarios de imprecisión en Crew Briefings y que “Debía mejorar la coordinación de cabina y pedido de listas”.

También se le observó la falta de concurrencia a simulador con documentación operativa necesaria –cartas de APP x instrumentos– para llevar un adecuado entrenamiento y se le marcó el desconocimiento de memory items, por lo tanto hay inseguridad en los procedimientos y descoordinación de cabina. Impreciso en Listas de Chequeo, Criterio Aeronáutico, Toma de Decisiones, para cerrar finalmente su período en SAAB los días 28, 29 y 30 de octubre de 1995 (a 3 años y 10 meses de la tragedia), donde se le indicó trabajo sobre listas y “Trabajar más en CREW COORD. y STD. CALL OUTS”, como asimismo trabajar en los Procedimientos Standarizados.

Poder Judicial de la Nación

Que debe recordarse que en esta línea, en Febrero de 1995 y conforme lo señala el testigo José García, Weigel había efectuado un vuelo rasante por las playas de Villa Gesell, con el copiloto Lucero, quien le quitó los comandos por la peligrosidad de los hechos y que motivó una sanción que no obra en su legajo y de la que no consta comunicación a la autoridad aeronáutica.

Que el 22 de febrero de 1996, a Gustavo Weigel le fue ofertado de manera directa por el ex Gerente de Operaciones Alfredo De Víctor, una opción directa para copiloto de Boeing, la cual fue aceptada. Que en su primera aproximación a la línea 737-200, se le recibe un examen oral del cual se desconocen las respuestas, llevado a cabo el 1 de julio de 1996 relativo a los Sistemas y Operación del Boeing 737: fue aprobado con “S”, Standard, por los instructores Giménez, Batllori y Chionetti “con las recomendaciones que al pie se detallan: “Debe estudiar en forma profunda Flight Crew Training Manual completo.” “Debe repasar los procedimientos de vuelo.” “Debe continuar realizando cabina hasta su salida al simulador”. (primer examen, a estudiar y se supone que venía haciendolo desde febrero.)

Que el 18 de julio de 1996 y hasta el 2 de julio de 1999, se nombra a Valerio Diehl como Gerente de Operaciones

Que sin la constancia de la existencia de un curso de entrenamiento inicial y las observaciones respectivas en su legajo (las cuales deberían estar por hallarse dentro del lapso de 42 meses de resguardo que establece el NESTAR para la conservación de la documentación, a la fecha del secuestro de los legajos), con fecha 19 y 20 de julio de 1996, Weigel obtiene un Standard en sus calificaciones para resultar aprobado como piloto de B 737-200 el 22 de julio de 1996.

Que ya con Valerio Diehl como Gerente de Operaciones, y mediando su rúbrica, lo asigna a la función de Copiloto de Boeing 737. Que es decir que Diehl ya lo conoce desde esa fecha, con una dotación menor de pilotos. Que en diversos vuelos de Introducción a la línea Boeing 737

efectuados entre el 16 de septiembre de 1996 y 5 de febrero de 1997 (a 2 años y seis meses de la tragedia), para evaluar -según el objetivo plasmado en cada formulario- su: “desempeño como piloto”, “habilitación como Cte. de B-737 en la Línea”, “adaptación Cmte. B737” y “desempeño como Cdte. de aeronave” (es decir persiguiendo el designio de que fuera comandante) fue calificado en todos como “S”, Sintético Standard. Que es necesario agregar que para el 1º de noviembre de 1996 Valerio Diehl designa a Gabriel Borsani como Jefe de Línea 737-200, y según obra en el anexo 25 de su prueba, el copiloto Weigel toma una opción abierta, en primer lugar para comandante – cuando ya venía intentando serlo – y en segundo lugar, para la función que desempeñaba naturalmente: Copiloto, y todo ello con fecha 8 de noviembre de 1996, es decir con Borsani y Diehl en sus respectivos roles.

Agregó que esto también muestra que Weigel no comenzó su proceso para ser comandante el 11 de marzo de 1998, como intentó señalar Borsani; que lo venía intentando desde que llegó a la línea el 22 de julio de 1996, donde Diehl lo afectó como Copiloto y comienza en esa fecha, por lo que al 17 de diciembre de 1998, son 2 años y 5 meses en transición de Copiloto a Comandante.

En los vuelos de fecha 2 al 8 de febrero de 1997, el Instructor Comandante Veliz comentó: “Posee condiciones para ir afirmándose en su desempeño a medida que vaya adquiriendo más experiencia en el avión” (recordó aquí el Sr. Fiscal que Weigel ya llevaba casi 8 meses en el avión, y según se ha pretendido demostrar ese tiempo es suficiente para una transición a comandante).

Que el 5 de febrero del mismo año, sin precisarse vuelo, el Instructor Comandante Carrizo redactó en la grilla correspondiente al ítem “A Mejorar”: “Debe ser más ordenado en la ejecución de los procedimientos de vuelo”; en los Comentarios Generales señaló: “Mejóro su desempeño. Recuerde que la seguridad y el acierto de sus decisiones dependerá de sus conocimientos de los sistemas y procedimientos”. Indicó aquí el Sr. Fiscal que ello se relaciona con todo el cockpit: motores, cerrar puertas, briefing, alarma, aborte).

Poder Judicial de la Nación

Que en el Adiestramiento de Simulador Curso Recurrent '1/A' -Boeing 737-, efectuado en dos lecciones los días 27 y 28 de marzo de 1997 (a dos años y cinco meses de la tragedia), efectúa un pésimo entrenamiento y tiene observaciones como: En TAKE OFF – Falla de Motor antes de V1 se observó: “Debe ser más rápido en aplicar reversores” ; En TAKE OFF – Uso de Listas de Chequeo se observó: “En una falla de motor después de V1 respete el orden de las listas”; en el ítem DESCENT AND APPROACH – Approach Briefing (Información de Aproximación) fue calificado con “-S” Standard Menos y la observación indica: “Ud. no puede iniciar una APP sin haber configurado el avión, sin realizar descent and approach y sin haber hecho el briefing , para finalmente, y una vez más: En el ítem CREW CORDINATION (Coordinación de la Tripulación): fue calificado “-S” Standard menos, el comentario indicó: “No inicie una aproximación si no tiene perfectamente coordinada la cabina”. En el ítem “conducción de cabina” calificó “-S” Standard menos y se observó: “Usted debe estar en todo momento en control de lo que le sucede al avión, a la tripulación y al pasaje”.

Como observación general a este entrenamiento del 27 de marzo de 1997, se dejó constancia que se lo calificaba con: “-S” Standard menos, refiriendo las observaciones: “Conoce los procedimientos pero no los aplica totalmente en el avión. Debe tener mayor dominio del avión y de la situación total por el que el mismo transita. No se aparte de los parámetros de vuelo”. En la Lección n° 2, llevada a cabo el día siguiente 28 de marzo de 1997, no se efectuaron las maniobras previstas por el programa de entrenamiento y en su lugar se consignó: “A los efectos del chequeo solicitado por el Jefe de Línea (en ese momento Gabriel Borsani) se realizaron una serie de maniobras que fueron todas objetadas por el Instructor Bruggia, para concluir calificándolo finalmente como “-S” Standard Menos.

Que a ello se suma que en la misma lección en los ítems: crew coordination; uso de procedimientos standard, conducción de cabina y seguridad, fue calificado también: “-S” Standard Menos. Que la calificación

final de ambos días, que abarcaron ocho horas de vuelo, dos de Briefing y dos de debriefing en simulador, y con el Comandante Marcelo Bruggia como Instructor fue: “-S” Standard Menos y los comentarios y observaciones generales indican: “Conoce los procedimientos y limitaciones del avión en la faz teórica”; “Cuando debe volcarlos a la faz práctica, excede limitaciones de vuelo por instrumentos, debido a que no domina completamente el simulador”; “Su reacción para corregir estas desviaciones no alcanza a la requerida por ser lenta”; “Por otra parte, esta situación mantiene ocupada toda su atención, haciendo que le sea muy difícil mantener el control total del avión, la tripulación y la situación que tiene que resolver”.

Que con fecha 23 de mayo de 1997 (A DOS AÑOS Y TRES MESES DE LA TRAGEDIA) fue inspeccionado en Ruta –en término “Anual”- , como Copiloto de Boeing 737; el Inspector y Piloto (Not Flying) que lo acompañó, en ambos roles, fue el Jefe de Línea B-737 Gabriel Borsani. Que el resultado general fue “aprobado” con una serie de anotaciones marginales en distintas operaciones y un comentario final que sostuvo: “Para un perfil de Copiloto es Standard, pero para el de Comandante debe conocer/estudiar más los sistemas para de esta manera ser un Excelente Comandante”.

Señaló en este punto el Sr. Fiscal que a Weigel, en el teórico le recomendaron estudiar (casi un año atrás), en febrero Carrizo le recomienda conocimientos que determinan estudios y ahora su jefe de línea también; que ya tenía experiencia en la línea –10 meses-; que se afirmó en la audiencia que a los dos o tres meses ya se consideraba un piloto experimentado, por lo menos para su programación, y a Weigel le insisten en que siga estudiando.

Expresó que en una nueva Inspección en Ruta –también en término “Anual”- de fecha 16 de febrero de 1998 (a un año y seis meses de la tragedia), nuevamente fue inspeccionado y acompañado por el Jefe de Línea B 737 Borsani, quien también ocupó el puesto de piloto (Not flying). Que sus comentarios en la oportunidad fueron: “Buena inspección, se aprecia una muy buena predisposición y mejoría general en todo el vuelo”; la calificación fue

Poder Judicial de la Nación

“S” 80%. Que según información aportada por el Perito Dejean al momento de efectuar su trabajo (fs. 16645/6 o Anexo 30 de la prueba Borsani), el copiloto Weigel efectuó durante el período de Febrero/Diciembre 1998, 60 vuelos con Instructor.

Indicó el Sr. Fiscal que de la documentación introducida por el Comandante Borsani en su ampliación de indagatoria vinculada con el Libro de Abordo –en original-, que registra los vuelos del Copiloto Weigel para dicho período, no se registra la misma cantidad de vuelos, sino sólo 8 de ellos conciben con la información aportada por el Perito Dejean y otros 5 con información introducida por el Comandante Chionetti en su indagatoria a fs. 14.492, es decir solamente se acreditan 13 con instructor para el período Febrero/Diciembre 1998.

Volviendo atrás, señaló que el 11 de marzo de 1998, en virtud de la existencia de opción a vacantes, nuevamente el Copiloto Weigel optó por una vacante para Comandante, función que como hemos visto intentaba alcanzar y se le intentaba adjudicar. Que este nuevo proceso administrativo para el ascenso a Comandante de Boeing 737-200 de Gustavo Weigel, sumó nueve meses a los que ya venía sosteniendo desde el 22 de julio de 1996, pero que comenzaron con su examen el 1º de julio de 1996, hasta su aprobación profesional definitiva, por el Jefe de Línea Borsani, encontrándose como Gerente de Operaciones Valerio Diehl.

Que, en el recurrent de su adiestramiento de vuelo completo en Simulador –como Copiloto Boeing 737- dentro del primer semestre de 1998, se realizaron dos lecciones los días 14 y 15 de marzo de 1998 (a 1 año y 5 meses de la tragedia). Que en la Lección n° 1 fue calificado en general con “S” Sintético Standard. Que a la altura del ítem Take Off (Despegue) obtuvo el siguiente comentario: “Recuerde que debe controlar las acciones de su copiloto”; que a la altura del ítem “descend app Bariloche VOR” obtuvo el siguiente comentario: “No descontrola la aeronave”. Que los comentarios generales a esta primer lección fueron: “S” Sintético Standard, y

“Debe tratar de mantener un mejor control de cabina”; “Repase procedimientos de recall actions”; “ Debe tratar de ubicarse mejor en el espacio”.

Acotó el Sr. Fiscal que se reiteran los problemas de control de cabina.

Agregó que en la Lección n° 2, en el ítem STD DEP obtuvo la calificación “S” Sintético Standard, con el siguiente comentario: “No se demore en reaccionar ante la falla de un motor”; en el ítem VOR DME RWY 10 n° 4, obtuvo la calificación “-S” Standard Menos, con el siguiente comentario: “No descontrole la aeronave durante un procedimiento VOR.”; en el ítem STD, obtuvo la calificación “S” Sintético Standard, con el siguiente comentario: “No dude en hacer un escape”. Que la calificación final fue: Sintético Standard y los comentarios finales fueron: “Debe ubicarse mejor en el espacio.” “Durante una entrada VOR, recuerde no exceder los parámetros, tenga siempre presente por dónde se realiza un escape, más aún en zona de montaña”.

Que de aquellos registros de vuelo introducidos por Chionetti y que coinciden con la grilla mencionada, se labró una Inspección de Ruta en Boeing 737 con fecha 9 de octubre de 1998 –seis meses delante de la última opción y a 10 meses de la tragedia-, que abarcaba los vuelos efectuados entre el 2 y 9 de octubre, siendo acompañado por el Instructor Comandante Ernesto García como PNF (Pilot Not Flying). Que en dicho documento (a once meses de la tragedia), con el objetivo de Instrucción para habilitación de Cte. B – 737/200, entre otros conceptos se destacó: “Aconsejé seguir un programa de estudio el cual por lo hablado estaba dando buenos resultados, en algunos procedimientos existían dudas que de a poco se fueron aclarando. Se lo nota firme en su proceder, inclusive voló con un copiloto en instrucción con buen manejo de cabina. Recomiendo que continúe en adiestramiento con mayor exigencia a medida que se avanza”. Que el resultado final que García arrojó fue: “Aprobado” y el “Adiestramiento Correctivo”: “Recomendado”, y agregó un comentario final: “Necesita continuar con el programa de estudio en sistemas y procedimientos. En mi

opinión particular, aconsejaría un recurrent normal antes de su habilitación con el fin de completar su adiestramiento”.

Apuntó aquí el Sr. Fiscal que Marcelo Gallino recordaba esta particular mención de Ernesto García en la reunión de instructores en su testimonial (diez años más tarde) y que no hubo ninguna mención especial a la situación de Weigel para el tratamiento de su ascenso. Alegó el Sr. Fiscal que a esta altura, desde el primero de julio de 1996, llevaba dos años y ocho meses en el avión, y le seguían indicando que estudie.

Que en el recurrent de adiestramiento de vuelo completo en Simulador – para ascenso de piloto de Boeing 737- dentro del segundo semestre de 1998, efectuados los días 6 y 7 de diciembre de 1998, adjudicándosele al instructor Vicente Sánchez, quien registraba como tal apenas dos meses como instructor (conforme surge de la reunión de instructores de fecha 20 de octubre -prueba E 14051 de Borsani-), Gustavo Weigel obtuvo una mayoría de parámetros de “S” Sintético Standard en su desempeño, siendo ascendido el 17 de diciembre de 1998 a Comandante de Boeing 737-200, bajo la Gerencia de Operaciones que conducía Valerio Diehl y la Jefatura de Línea Boeing -737 Gabriel Borsani.

Refirió que Borsani en ampliación de indagatoria dijo que colocó su firma en dicho documento como “cierre de la instrucción”.

Que en el recurrent de adiestramiento de vuelo completo en Simulador – ya como Comandante y con el Copiloto Fernández-, sin dato alguno del instructor participante, dentro del primer semestre de 1999, efectuados los días 16 y 17 de junio de 1999 (a dos meses y medio de la tragedia), fue calificado, en ambas oportunidades, con “S” Sintético Standard, mediando comentarios de: “Conoce y Aplica los procedimientos estandarizados” y “Buen tema en general”.

Pasó luego el Sr. Fiscal a analizar el legajo del piloto Etcheverry, manifestando que surgen del mismo similares características negativas de vuelo, las cuales se manifestaron durante el cumplimiento de las

listas de control de procedimientos y la toma de decisión ante el repentino sonido de la alarma de configuración de despegue. Ello, en una cabina donde sus componentes participaban de una actividad totalmente dispersa de las operaciones aéreas que debían realizar priorizando diálogos particulares.

Destacó que el Copiloto Luis Adolfo Etcheverry ingreso en L.A.P.A en diciembre de 1998, y si bien fue calificado finalmente con “S”, surgen algunas pautas que, por su inexperiencia profesional, determinaban la inconveniencia de su programación conjunta con el Comandante Weigel, a los efectos de programar un vuelo seguro. Que en el Curso Inicial de Boeing 737-200 en Simulador de Vuelo, le observaron en diversas lecciones: En la nro. 1, “Estudie procedimientos de puesta en marcha”; “No haga las listas de memoria si no las sabe”; “Chequee lo que controla según la LCP”; “No se olvide de la lista after T.O.”; ” Debe profundizar un poco más en los procedimientos estandarizados; Estudie la secuencia de las listas y no se olvide de pedir las”. En la Lección n° 2, “Después de abortar la puesta en marcha debe pedir la lista para comprobar que los procedimientos estén bien realizados”. En la lección n°3,: “Rejected T.O. (aborte de despegue), Fuego en el motor, Falla de motor, Configuración insegura, Condiciones que afecten la seguridad de vuelo”: “Debe ser más rápido con las listas after T.O. y Landing Check List”. En la lección n° 4, “Practique y repase procedimientos anormales con manejo de listas”. En la lección n° 5/6, que tratará en particular, efectuada el 24 de diciembre de 1998, con similar calificación que la anterior, el instructor consignó: “Como PNF haga lo que le pide el PF””Estudie manejo de LCP procedimientos anormales”. En la lección n° 8, “Briefing de despegue: hacer el estandarizado”...”Antes de iniciar procedimiento el avión debe estar configurado con flaps 5°”.

Dijo el Sr. Fiscal que hay que recordar que fue sancionado.

Agregó que de esta descripción general puede advertirse claramente que los pilotos de la aeronave siniestrada Gustavo Adolfo Weigel y Etcheverry habían reflejado, a lo largo de los distintos exámenes en su trayectoria en la empresa L.A.P.A. S.A., aquellas falencias que se han desarrollado en la cabina del vuelo 3142 el día 31 de agosto de 1999 y que

Poder Judicial de la Nación

determinaron la producción del siniestro y el resultado de muerte por la asignación de su función.

Adujo que estas históricas falencias individuales y de conjunto, se trasladaron al cockpit del 3142, y así entonces, como la JIAAC, los peritos que analizaron el CVR obtuvieron las siguientes conclusiones:

1. Violación de cabina estéril:

Refirió que en el Capítulo “Recomendaciones”, Punto 4.1 del ya citado Informe Final de la Junta de Investigaciones, las primeras recomendaciones que realiza a la empresa LAPA, explotadora de la aeronave, es “Exigir a los pilotos el cumplimiento del concepto de cabina denominada estéril, contenido en los párrafos 51.2 y 51.3 de las Normas Establecidas para los Servicios de Transporte Aéreo Regular (NESTAR), es decir, sin el ingreso periódico de personas extrañas y sin la utilización de conversaciones ajenas al vuelo que puedan distraer la atención, especialmente en los despegues, ascensos, descensos y aterrizajes y en situaciones de vuelo que exijan máxima concentración en las operaciones”, y ... “Exigir el cumplimiento por parte de los pilotos de la consideración de la cabina como lugar profesional de trabajo, tratando de eliminar en lo posible el concepto de lugar privado, a fin de evitar, como en el presente caso, que prácticamente un 60% de las conversaciones sean de ese carácter, en detrimento de la actividad específica (NESTAR 51.2 y 51.3)”.

Que en el informe pericial incorporado por lectura a este debate, el Comandante Jorge Prelooker determinó que de los 30 minutos de grabación que abarcan toda la maniobra en tierra se registran seis minutos y treinta y cinco segundos dedicados a la operación y preparación del avión, es decir, sólo el 22 % fue dedicado a la actividad operativa, en cortos lapsos de tiempo, que era interrumpido por conversaciones ajenas a la operación y compartidas con la comisario de abordaje y una de las auxiliares. Que del estudio pormenorizado de la cabina del vuelo 3142 han surgido una serie de falencias en las conductas operativas a la sombra de una conducción inadecuada; la

suma de todas estas anomalías detectadas actuó en la génesis de lo que se conoce como “cabina contaminada”, situación en la que se han perdido de vista las metas operativas, por la introducción en las mentes y las acciones de los tripulantes de señales interfirientes con el adecuado desempeño esperado de ellos. Que agrega el perito que debido al bajo nivel de liderazgo mostrado por el comandante y la pobre calidad de comunicación entre los pilotos la cabina estuvo en ciertos momentos en una verdadera situación de anarquía. Que todas las causas que condujeron a una cabina contaminada fueron de indudable incidencia, en mayor o menor grado, en la ocurrencia del accidente.

Que por su parte, el citado Comandante Prelooker, afirmó en su testimonio que hubo dentro de la cabina del 3142 una absoluta pérdida de conciencia situacional, se actuó en la cabina de un avión en movimiento como si estuvieran conversando en una mesa de café, además de la notable falta de liderazgo del comandante desde el punto de vista del CRM.

Que asimismo, Robert Helmreich, Profesor de la Universidad de Austin, Texas, concluye que la tripulación del WRZ se comportó de manera negligente y no profesional, cuya consecuencia directa fue el resultado accidente. Que esto fue ilustrado inicialmente con la falta de disciplina dentro de la cabina, reflejada en los altos niveles de conversaciones no operativas, derivándose en la ausencia de conducción y finalización de las listas de chequeo, cuyo resultado acarrearía que los flaps no se extendieran, se desoyera la alarma de configuración, la aeronave perdiera sustentación y chocara durante el despegue.

Que por su parte, el Capitán Robert Mc Innis, designado por el juzgado instructor para el análisis de los informes periciales incorporados durante la investigación, es contundente en este aspecto: “Es fundamental que los pilotos profesionales sean disciplinados durante los momentos críticos para que puedan comprender el concepto de cabina estéril. Este concepto deberá ser también respetado por la tripulación de cabina”. Agregó que el concepto de tripulación de la aeronave de transporte en servicio, donde el piloto que no vuela la aeronave supervisa la operación, y proporciona información al piloto que la vuela y, en particular, donde el copiloto monitorea y asiste al capitán,

no existió durante la fase de prevuelo del WRZ. Que el copiloto Etcheverry se distrajo durante el rodaje de la aeronave y mostró una total falta de conciencia de la situación y por consiguiente falló en una de sus obligaciones más importantes.

2. Omisión de lectura del before take off check list:

Expresó que para la Junta de Investigaciones, de acuerdo a la grabación del CVR, no se cumplimentó la información para despegue “take off briefing”, como ítem definido antes de la puesta en marcha y se omitió su revisión junto con toda la lista denominada “before take off”. Que agrega el informe que si se analizan los ítems contenidos en la lista “before take off”, se puede verificar que esta lista contiene comprobaciones que son indispensables para que la aeronave despegue sin problemas, amén de una placa que lo refleja en pedestal.

Que como bien afirma Mc Innis, está claro que la principal causa del accidente del vuelo 3142 fue la incapacidad de la tripulación para ajustar los flaps de despegue de acuerdo con los procedimientos de la compañía y la lista de la verificación de la aeronave y nuevamente la razón de ello fue la conducta profesional reinante en la cabina de vuelo, “la incapacidad del capitán para ejercer el liderazgo, falta de disciplina ... y falla del copiloto en el monitoreo de los procedimientos de información . El Capitán Weigel no realizó dicho briefing, el Copiloto Etcheverry no hizo ninguna pregunta”.

3. Falta de configuración de flaps

Que en ausencia de una cabina estéril se omitió la lectura del before check list y tal omisión condujo a no configurar los flaps en la posición requerida para el despegue.

Que afirma Robert Mc Innis que “El procedimiento de LAPA en el Manual de Operaciones establece que el Capitán tiene que ordenar ajustar los flaps de despegue, tan pronto como se recibe la autorización de carreteo.... (Capítulo 7 – 13.10). El capitán Weigel no ordenó ajustar los flaps de

despegue de conformidad con los procedimientos de operación estándar (SOP) y, por consiguiente, se cometió el primer error. El copiloto Etchverry no cuestionó la omisión del Capitán de conformidad con sus obligaciones y los principios del CRM, ... perdiéndose la primera oportunidad para solucionar el error”. Sostiene además, que uno de los puntos de la lista de verificación “Antes de despegue”, “requiere que la tripulación verifique que los flaps estén ajustados para el despegue. El capitán Weigel no solicitó la lista de verificación antes del despegue, agravando su error anterior. El copiloto Etcheverry estaba preocupado con el rodaje de la aeronave y otra vez se perdió la oportunidad de detectar o mitigar el error”. Que en similares conceptos, se expidió el Perito Preeloker.

Que en oportunidad de analizar el DFDR (Digital Flight Data Recorder), el perito Ingeniero Aeronáutico Roberto Herbstein constató que desde el inicio del rodaje en plataforma hasta el momento que éste dejó de grabar, los flaps permanecieron retraídos en todo el transcurso de la operación de la aeronave, situación ésta que guarda relación directa con las causales del accidente.

4. Omisión de briefing de despegue:

Manifestó que el Manual de Operaciones de LAPA del 28 de mayo de 1999, en el Capítulo 7-13.12, expone un ejemplo de briefing de despegue, donde indica: “...antes de 80 kts abortamos por cualquier causa, entre 80 kts y V1 abortamos solamente por incendio de motor, falla de motor o cualquier otra falla que ponga en peligro la seguridad del vuelo. Después de la V1 continuamos el despegue”, y claramente surge del CVR que la tripulación del vuelo 3142 también omitió realizar briefing de despegue.

5. Desatención de alarma de configuración:

Adujo el Sr. Fiscal que de acuerdo al informe final producido por la Junta, los pilotos de este accidente no asociaron la alarma de configuración intermitente a la falta de configuración de la aeronave.

Que afirma Mc Innis que quizás la última oportunidad que la tripulación de cabina haya tenido para prevenir el accidente, era reconocer la advertencia de despegue o al menos reconocer que existían fallas y rechazar el

Poder Judicial de la Nación

despegue e investigar, y es notable que ninguno de los pilotos hayan realizado dicha sugerencia.

Que Helmreich también reitera que la alarma de advertencia del despegue sonó durante todo el rodaje; la tripulación escuchó la alarma y cuestionó su significado pero continuó con el despegue. Por su parte, el Perito Prelooker, sostuvo que aquí cae una tercera barrera: entran en pista, dan potencia y comienza el sonido de la alarma de configuración que el comandante no interpreta; el copiloto intenta un chequeo mientras se concentra en realizar las maniobras de despegue que el capitán había delegado y luego, ante el reconocimiento de su impotencia para descifrar el mensaje (“no se que es lo que es viejo pero está todo bien”), está impidiendo al copiloto que siga buscando otra razón, y le está indicando además que él tomó la decisión de continuar con el despegue, derribando dos defensas más: el copiloto tenía la sensación que algo no andaba bien, pero no dice nada: esto se llama en CRM actitud poco asertiva, que significa insistir, defender la propia posición.

6. Intento de frenado luego de V1:

Recordó que dijo Mc Innis : “... Por ende, la naturaleza catastrófica del accidente se convirtió en certeza cuando el capitán Weigel decidió rechazar el despegue 7 segundos luego de V1...”.

Dijo que Prelooker es preciso en su informe: Weigel “...ha decidido continuar con el despegue cuando lo debió haber abortado y decidió abortarlo cuando lo debió haber continuado...”

Como introducción al desarrollo de las imputaciones, el Sr. Fiscal sostuvo que, en consonancia con los informes periciales producidos, sostiene que a los acontecimientos y consecuencias descriptos con anterioridad, se adicionan la existencia de múltiples hechos preexistentes contribuyentes y determinantes del siniestro ocasionado que actuaron como fallas latentes, algunos de los cuales y vinculados con la instrucción del Comandante Weigel y el Copiloto Etcheverry ya ha venido mencionando.

Que estas causas concurrentes y de naturaleza previsible están relacionadas íntimamente con la actividad llevada adelante por las más altas autoridades de la empresa L.A.P.A., algunos de sus niveles gerenciales y de jefatura, concibiendo en general, la concepción de una política y cultura empresarial absolutamente negligente frente a uno de los principios básicos dentro de la actividad aeronáutica cual es la seguridad de vuelo, aumentando el riesgo permitido que ésta establece, y que, en lo particular, como consecuencia ineludible, tuvo su manifestación en el puntual acontecimiento que el Comandante Weigel y el Copiloto Etcheverry estuvieran al comando de una aeronave de esa empresa con el resultado de estrago seguido de muerte y lesiones el 31 de agosto de 1999.

Sostuvo que la presencia de esta gran cantidad de errores evidentes en el manejo de la operación del avión conducen a la afirmación de que lo hasta aquí expuesto no constituye más que la enumeración de las causas primarias y directas del accidente, las que evidencian tener un origen mucho más profundo de fallas latentes contenidas en el entorno sistémico que las originaron.

Que acorde a lo desarrollado, acusa formalmente, a Gustavo Andrés DEUTSCH, Ronaldo Patricio BOYD, Valerio DIEHL, Fabián CHIONETTI y Gabriel BORSANI, por la comisión del delito previsto y reprimido por el artículo 196 del Código Penal, agravado por el resultado de lesión y muerte, en función de cada una de las imputaciones que expone a continuación y a los elementos de prueba que las sustentan en cada uno de los acusados y cuyo detalle y valoración también desarrollará.

Por último, expresó que la conductas enrostradas a Nora ARZENO, Carlos Damián PETERSON y Diego LENTINO en el requerimiento de elevación a juicio de esta Fiscalía serán analizadas a posteriori de los mencionados, sobre la base la prueba producida en este debate.

INTRODUCCION:

Alegó que en forma general para cada uno de los imputados tendrá en cuenta los hechos descriptos en cada una de las indagatorias que

prestaron los mismos, los respectivos autos de procesamiento y el requerimiento fiscal de elevación de esta causa a juicio.

Que sin violar el principio de congruencia procesal, lo que hará es delimitar y describir concretamente y en cada caso en particular, el o los hechos que esa parte entiende se encuentran debidamente acreditados como para arribar a una sentencia condenatoria en contra de los mismos.

1.- Imputación de GUSTAVO ANDRES DEUTSCH:

El Sr. Fiscal le atribuye concretamente a Gustavo Andrés Deutsch haber procedido con inobservancia de los reglamentos u ordenanzas a su cargo, por no haber desplegado correctamente aquellas actividades y obligaciones inherentes a su función de Presidente del Directorio de LAPA S.A., conforme el organigrama establecido en el MOV 97 y 99 2-1.1, las cuales están contenidas en las disposiciones del Código Aeronáutico, en razón de los hechos que a continuación se exponen: Operó en plaza con insuficiente caudal patrimonial, infringiendo la normativa que le imponía el deber de evitar operar el servicio de transporte aéreo con saldos negativos desde 1994, lo que derivó en la dirección y conducción de una “política empresarial” de reducción de costos e inversiones a expensas del cumplimiento de los estándares de seguridad señalados normativamente para la actividad aerocomercial, situación que, en definitiva, acabó determinando el desenlace fatal protagonizado por el vuelo 3142 el 31 de agosto de 1999.

Que en efecto, adoptó desde principios de 1996, con un cambio progresivo en su management, para la empresa LAPA Sociedad Anónima que él mismo presidía, y de la que era su propietario, una fuerte política “expansionista” en el mercado de transporte de pasajeros que, a pesar del desfavorable contexto económico-financiero de endeudamiento masivo y sistemático que atravesaba la empresa desde 1994/5, se caracterizó por intentar lograr captar al público mediante la inversión en la adquisición de nuevas aeronaves, en la incorporación de gran cantidad de personal para la

explotación del servicio, la adquisición de nuevas rutas y la fijación de tarifas competitivas y de bajo costo para el mercado aéreo; todo ello en detrimento de inversión de capital en el sector fundamental y de mayor relevancia de toda empresa explotadora del servicio aéreo: la seguridad de vuelo.

Que así, la referida política empresarial, a su criterio repercutió en una grave disminución de las inversiones destinadas a la contratación de personal cualitativamente calificado (entre ellos, Etcheverry, quien fuera partícipe directo del accidente, con el perfil profesional que ha referido, y contratado aún mediando antecedentes de sanciones aeronáuticas, contrario a la normativa de la empresa).

Que también entiende que la disminución de inversión en seguridad, repercutió en la programación de cursos mandatorios, como los recurrentes de CRM, que para el caso del Comandante Weigel, se hallaba vencido por 26 días en dicha disciplina. Señaló que todo tiempo dedicado por el piloto a su instrucción, es tiempo de servicio conforme el Decreto 671/94, por lo cual el dictado de estos cursos generan una disposición económica que se vuelca posteriormente a la actividad de vuelo; la ausencia de esta recurrencia demostró entre otras inconductas, su falta de liderazgo y asertividad respectivamente, causante determinante del resultado lesivo.

Que esta falta de inversión también repercutió en la calidad de la capacitación de las auxiliares de abordó (Cristina Iglesias) y en los despachantes de aeronaves (Luis Alberto Escobar).

Que se suma a la escasa inversión en seguridad, el incumplimiento de los tiempos mínimos y máximos de vacaciones de los pilotos de la compañía, que en el caso específico del Comandante del WRZ, se le adeudaban 85 días de vacaciones, según pericia del Contador Hemansonn, obrante en el juicio laboral incorporado al debate; y por último, esta política reduccionista de la inversión en seguridad, repercutió en el incumplimiento de las normas que reglamentan la actividad de mantenimiento de las aeronaves (DNA), que para el caso del WRZ, la JIAAC y el perito Ing. Aeronáutico Herstein, de una manera más categórica, observaron críticamente la ausencia

Poder Judicial de la Nación

de la documentación registral que estableciera fehacientemente el Historial de la aeronave y de sus motores.

Que este ablandamiento y flexibilización en la observancia de los estándares fijados nacional e internacionalmente para la actividad (Código Aeronáutico, NESTAR, ROA TAC, Manuales Operativos de la empresa Decreto 671/94, Normas de la OACI, Manuales Operacionales otorgados por el fabricante Boeing), se manifestó en serias deficiencias del “área operativa” de la firma (Gerencia de Operaciones), la que, por normativa del MOV (2-2.1), debía seguir sus directivas y objetivos. Es decir que en esta área, como ninguna otra, conduce de manera directa las políticas aplicables que, en definitiva, a su entender generaron un escenario e hicieron previsible, de manera particular, la tragedia protagonizada por el vuelo 3142.

Que con ello, Deutsch inobservó la normativa legal que prohíbe a las empresas aerocomerciales operar con un estado patrimonial negativo, registrando graves pérdidas, comprometiendo de esta manera, desde esa estructura empresarial, el giro comercial natural en desmedro de la seguridad del transporte aéreo de pasajeros.

Que su acción negligente en este aspecto derivó en:

1.- Reiterados reclamos de los pilotos sobre el cumplimiento de sus vacaciones o en su caso sumisión de los mismos a esta condición antirreglamentaria;

2.- La exigencia por parte de los niveles gerenciales del cumplimiento estricto de los vuelos (en algunos casos aún con deficiencias técnicas de las aeronaves – casos de yaw Jumper, sobretemperatura y utilización de flota con repuestos de talleres no autorizados por la DNA que motivara la detención 11 aeronaves de la misma el 12 de Diciembre de 1998-), circunstancia que se traduce en un marcado ejercicio de presión laboral sobre el personal de vuelo;

3.- La deficiente capacitación de este mismo personal que ingresaba a la empresa como consecuencia del crecimiento desmedido;

4.- La falta de inversión en una efectiva oficina de prevención de accidentes (prevista también reglamentariamente), que fuera observada en su funcionamiento por el perito Mc Innis y el comandante Otamendi, quien al serle preguntado por la misma manifestó “existía?”.

Que todo ello, en relación a la falta de capacidad económica para afrontarlo. Que así, la conducta alternativa con la que Deutsch contaba a la falta de inversión en esta actividad sumamente riesgosa, debió ser la realización de inversiones en el rubro seguridad aérea, que es justamente el fin que la norma protege: el sentido de la prohibición de operar con balances negativos tiene como objetivo final la seguridad, el control y la eficiencia en las operaciones de vuelo. Que con su conducta antirreglamentaria creó un riesgo jurídicamente desaprobado; esto es, generó las condiciones latentes en el sistema que se materializaron la noche del 31 de agosto de 1999 cuando dos pilotos con deficientes capacidades técnicas, uno de ellos inhabilitado para volar, fueran programados para realizar el frustrado vuelo 3142, provocando así la causación del resultado probado en estos autos.

Que conforme las pericias contables ordenadas por el Tribunal, aún en la grave situación económico-financiera que comenzó a sufrir la actividad económica de LAPA SA, entre el 2 y 22 de marzo de 1999 (esto es, cinco meses antes de la tragedia), Deutsch realizó un aporte irrevocable de capital de 50 millones de pesos con el solo fin de precancelar préstamos financieros de la empresa y realizar otras inversiones desconocidas, omitiendo financiar aquellas cuestiones o rubros que pudieran comprometer la seguridad. Que ciertamente, dicha omisión debió ser conocida por Deutsch puesto que además de ostentar licencia de piloto comercial de línea aérea, lo cual le acarrea una condición especial, era, conforme el propio Manual de Operaciones, quien establecía las directivas y objetivos de operaciones de vuelo; que además, lo instala como el primer receptor en la línea jerárquica de dicho instrumento de relevancia supina en la empresa. Que a la cuestión eminentemente normativa, no debe olvidarse su conducción empresarial personalista, su profesión de piloto comercial y su presencia casi permanente

Poder Judicial de la Nación

en las reuniones semanales que se llevaban a cabo en su despacho los días miércoles.

Que en este sentido, amén del propio reconocimiento de tales circunstancias efectuado por el procesado Deutsch en oportunidad de ser indagado, donde manifestó permanecer en su empresa trabajando entre 13 y 14 horas diarias, los testigos Eduardo Otondo, María Victoria Gnecco, Julio Andrés Lorenzetti y Ricardo Wilson – Directivos y Secretaria - , entre otros, depusieron en esta audiencia acerca de dicha circunstancia.

Que así también sus consortes de causa Boyd, Diehl, Chionetti y Arzeno son contestes en afirmar que el mentado Presidente de la compañía concurría todos los miércoles a la reunión de staff celebrada en las oficinas de la Avenida Santa Fe, se interesaba y estaba al tanto de las contingencias de cada una de las áreas operativas de la compañía.

Que durante el ejercicio de su defensa Nora Arzeno manifestó, respecto del nombrado “Al Sr. Deutsch lo conozco desde hace diez años. En LAPA tiene una dedicación especial...no es un presidente distante de lo que sucede en la compañía”.

Norma infringida:

Se refirió la fiscalía al art. 131 inc. 2 del Código Aeronáutico: “Para realizar trabajo aéreo en cualquiera de sus especialidades, las personas o empresas deberán obtener autorización previa de la autoridad aeronáutica sujeta a los siguientes recaudos: ... 2. poseer capacidad técnica y económica de acuerdo a la especialidad de que se trate; ...”; asimismo, al art. 135 del Código Aeronáutico en su parte pertinente, que establece que las concesiones y autorizaciones otorgadas por la autoridad aeronáutica caducarán o se retirarán cuando medie alguna de las siguientes circunstancias: 1.- Si el explotador no cumpliera las obligaciones sustanciales a su cargo o si faltase reiteradamente a obligaciones de menor importancia... 8.- Si el explotador dejase de reunir cualquiera de los requisitos exigidos para la concesión o autorización”.

Sostuvo que la violación a la normativa aeronautica mencionada precedentemente se encuentra probada por los siguientes elementos de prueba: el informe general del art. 200 de la Ley de Quiebras, practicado por los síndicos Osvaldo Oliveto y Sabatino Papparatto, en el expediente de quiebra de LAPA S.A., incorporado por lectura en este juicio, detalla las causas del desequilibrio económico de LAPA S.A. durante el período de gestión de Gustavo Andres Deutsch; según su opinión, las causas son dos: la falta de rentabilidad y el inadecuado planeamiento estratégico. Respecto de la primera, agregan que las empresas son viables cuando generan resultados positivos, la empresa operó con saldos negativos infringiendo el art. 131 Inc. 2 del Código Aeronáutico, durante los años 1998 y 1999, además de los posteriores. Que según los estudios periciales mencionados, LAPA S.A. venía operando en pérdida desde el año 1995. Que en cuanto al inadecuado planeamiento, su principal error fue haber sustentado su expansión sólo con aporte de capital de sus accionistas, ya que la compañía no generaba fondos provenientes de sus utilidades operativas. Que el capital social de LAPA adquiere mayor relevancia por tratarse de una sociedad que explota un servicio público y donde está en juego el interés general.

Señaló que esto es contemplado por el Código Aeronáutico en el citado art. 131, donde se determina que las sociedades alcanzadas por dicho código para poder operar, requieren acreditar, además de la capacidad técnica, la capacidad patrimonial que le permita cumplir con las obligaciones que la sociedad asume al ser titular de la licencia para explotar las rutas aéreas que adjudica la autoridad de control.

Que en el período en trato, la empresa no generaba utilidades sino crecientes y significativas pérdidas, su sobrevivencia y expansión se basaron en el aporte de fondos que Deutsch realizó, recurriendo sistemáticamente, como lo han corroborado los peritos oficiales y de esta parte, a la figura del aporte irrevocable para futuros aumentos de capital.

Que para los síndicos de la quiebra de LAPA, la forma de capitalizar la sociedad fue atípica, según las habituales normas de control de gestión que toda empresa debe seguir; en todas las oportunidades que se

Poder Judicial de la Nación

aumentó capital social fue a través de aportes irrevocables, que surgían porque en la mayoría de los casos, el presidente de LAPA firmaba compromisos de compra por montos significativos, realizaba pagos a cuenta de esos contratos y luego sometía lo actuado al directorio de la sociedad que se limitaba a aprobarlo a libro cerrado y aceptaba el aporte irrevocable. Que la atipicidad se funda en que la aprobación del directorio debe ser previa a la celebración de los contratos debido a la naturaleza de los mismos, ya que comprometían la situación económico- financiera de la sociedad. Que ello muestra a las claras que no eran ni el directorio ni la asamblea los órganos que dirigían la sociedad, sino su presidente y controlante: Gustavo Andres Deutsch.

Manifestó que prueba de su interés en la expansión empresaria y su desinterés por las cuestiones cruciales de seguridad de los vuelos de su compañía se tradujo, por ejemplo, en uno de los errores de mayor significación dentro del planeamiento estratégico: la compra por medio de leasing de catorce aviones Boeing 737-700 Nex Generation, que era uno de los modelos más avanzados tecnológicamente, cuyo valor era de aproximadamente 40 millones de dólares. Que, en consecuencia, la decisión de comprar catorce aeronaves, implicaba un plan de inversiones por un monto superior a los 560 millones de dólares ya que la incorporación de dichas aeronaves, implicaba la compra de repuestos y la adecuación tecnológica de la empresa en diversos aspectos. Que esta circunstancia se corrobora en el informe pericial elaborado en el Cuerpo de Peritos Contadores Oficiales de la Corte Suprema de Justicia de la Nación.

Expresó que durante la investigación de los hechos materia de juicio, se han realizado distintos informes periciales contables, que corroboran lo afirmado por los síndicos de la quiebra de LAPA S.A; que el informe final de la Dirección de Inteligencia Fiscal y Aduanera de la AFIP ratificado por los Cdres. Emlek y Ocamica en esta audiencia, en relación al estado económico financiero de la compañía y su evolución desde 1994 a Julio de 1999, concluyeron en el siguiente detalle: De los estados de resultados de los

ejercicios cerrados a partir del 31 de diciembre de 1994 hasta 1998, surge que las ventas netas se incrementaron un 343 % y que los ejercicios económicos, a excepción de 1994, concluyeron con resultado negativo, incluido el primer semestre de 1999 que arrojaba un resultado negativo neto de \$ 610.203.- Que además, entre 1997 y 1999, LAPA pasó a tener un promedio mensual de 11 aeronaves a 19; de transportar un promedio mensual de 133.027 pasajeros a un promedio en 1999 de 204.376, incrementando su personal de 776 promedio para 1997 a 1.158 empleados en 1999. Que de esto último se desprende que para 1997 había 70 empleados por avión; para 1998, 66 empleados por avión y para 1999, 60 empleados por avión. En base a lo expuesto, concluyeron que desde 1994 la empresa LAPA ha mantenido un crecimiento ininterrumpido en cuanto a su volumen operativo, con los consecuentes incrementos en las variables de ventas, pasajeros transportados, personal, horas de vuelo y aviones empleados, con la salvedad de la relación empleados por avión donde se observa una disminución. Que dicho crecimiento fue financiado con financiación de terceros (pasivos financieros) y en menor medida por aportes de capital, situación que se revierte en 1999 donde un importante aporte de 50.000.000 sustituye los pasivos preexistentes. Que no obstante el continuo crecimiento, la firma mantiene un resultado negativo en todos los ejercicios analizados a excepción de 1999.

Concluyó que del análisis del informe pericial realizado en el marco de este juicio por el perito de oficio CPN Héctor Chyrikins, junto a la perito de esta parte CPN Judith König y el CPN Ronaldo Buenaventura por la defensa, surgen las siguientes conclusiones:

1) Aportes de capital

Refirió que entre el 1ro. de enero de 1994 y el 31 de agosto de 1999 se contabilizaron en los libros contables aportes irrevocables de capital por un total de 75 millones de pesos aproximadamente; con posterioridad al accidente —en noviembre de 1999— se contabilizan dos nuevos aportes de capital por un total de 53 millones de pesos. Que es decir que el aporte de capital efectuado en los meses posteriores al accidente representa el 70% del efectuado durante los casi seis años previos analizados. Que por otro lado, lo

que se incrementó durante el período no fue el capital social, sino que se efectuaron “aportes irrevocables de capital” que, tal como lo afirmara la perito de esta parte y lo corroborara el perito oficial, es una figura contable que sirve para mejorar la exposición de solvencia de la empresa, y que a veces termina siendo devuelto a los aportantes.

Que en este sentido, del total de aportes irrevocables de capital, 18 millones que fueron aportados por el Sr. Gustavo Andrés Deutsch, fueron restituidos 27 días después, según el Acta de Directorio 357 que se transcribe a fojas 9 del peritaje contable.

2) Evolución de las inversiones y gastos de la empresa

Mencionó el Sr. Fiscal que del análisis de la evolución de las distintas variables de la empresa se desprende que la empresa LAPA SA se encontraba en expansión, tanto por la cantidad de aviones como por la cantidad de pasajeros y de horas de vuelo.

Que el peritaje contable, al exponer el análisis de correlación de las distintas variables de la empresa, demostró que dicha expansión no fue uniforme en la totalidad de los rubros examinados; en particular, se observó que los Gastos de Mantenimiento, de Reparación de Aeronaves y de Capacitación no acompañaron la importante expansión que tuvo la empresa.

Que en efecto, la flota de aeronaves de la empresa se incrementó entre el año 1997 y 1999 casi un 100%. En este aspecto, hay que resaltar que este incremento no significó una “renovación” de la flota, ya que ninguno de los antiguos aviones con los que volaba la empresa fue reemplazado durante el período analizado (1997 a 1999) sino que se mantuvieron los viejos aviones y se agregaron otros, algunos nuevos y otros antiguos también.

Que esta circunstancia resulta relevante, ya que no se puede afirmar que debían disminuir los gastos en Mantenimiento o en Repuestos, porque se “renovó” la flota, porque los antiguos aviones demandaban mayores gastos cada año en estos rubros, y los nuevos incorporados también requerían gastos.

Que concretamente, de las observaciones realizadas por la perito de esa parte y el Perito Oficial surge que el incremento del 92% que experimentó la flota de aviones en el trienio 1997/1999, que no fue acompañado por un incremento similar en la cantidad de pilotos + copilotos, que aumentaron solamente un 56% en ese período, todo lo cual guarda inmediata relación con la ausencia de personal suficiente para el cumplimiento de la programación conforme a las pautas del Decreto 671/94, lo que por contraposición generaba un marco universal de deuda vacacional, e individualmente en el caso del Comandante Weigel.

Que por otro lado, observaron que el incremento registrado en Mantenimiento y Reparación de aeronaves no tuvo la misma intensidad que el aumento registrado en la cantidad de aviones y en su valor; cuando se correlacionan las variables Gastos de Mantenimiento y Reparación de Aeronaves con la cantidad de aviones en el período 1997/1999, se registra una disminución del 27% en los Gastos de Mantenimiento y Reparación de Aeronaves por avión.

Que así también, el incremento en los gastos en Capacitación, tampoco acompañó el registrado en Pilotos más Copilotos en el mismo período, en el cual se contabilizó una disminución en un 38%, la que fue revertida en el año 1999.

Que, en concreto, en los períodos referidos anteriores al accidente, Deutsch incrementó un 92% su flota, 56% la cantidad de pilotos, disminuyó en un 27 % los gastos de mantenimiento y 38% los gastos en Capacitación.

3) Adopción de fuerte política expansionista en el mercado (captación de público con tarifas que apenas cubrían el costo operativo del avión):

Alegó que según el Informe Final de la JIAAC, y analizando el accidente del 3142, otra característica operativa de la empresa fue la de utilizar tarifas competitivas como un método de obtener parte del mercado en poder de las líneas aéreas tradicionales o en operación desde hacía más tiempo en la República Argentina, utilizando métodos y sistemas nuevos y simplificados

Poder Judicial de la Nación

para abaratar los costos sin afectar el nivel de seguridad. Pero se pregunta cómo lo fundamentó y si no existe anexo del informe dedicado a ello.

“LAPA, su presidente, su gente, había sabido ver que el mercado era elástico, creando una tarifa más económica, la gente estaba dispuesta a viajar, lo que hicimos fue evolucionar en un sistema multitarifario..., desde las más económicas a las no económicas...”. (Del testimonio de Julio Lorenzetti, gerente comercial de LAPA SA).

Señaló que, como se observara en los informes contables producidos durante la instrucción y el juicio, además del ilustrativo informe del síndico de la quiebra de la empresa, LAPA concretó a través de su presidente Deutsch y Director General Ronaldo Patricio Boyd, una política de invasión y crecimiento desmesurado en el mercado, sin medir los costos que ésta reportaría a futuro; las inversiones realizadas durante los cinco años anteriores al accidente se destinaron a la expansión en el mercado, a la incorporación de aeronaves y a fomentar en definitiva, la cultura del crecimiento.

Concluyó este punto diciendo que Weigel y Etcheverry fueron alcanzados por decisiones empresariales que se contraponían al principio de seguridad de vuelo.

Indagatorias Deutsch:

Que durante el transcurso de esta audiencia, el procesado Deutsch se negó a declarar, por lo que se procedió a dar lectura del descargo prestado ante el juzgado instructor. Que en lo esencial, y remitiéndose exclusivamente a la imputación formulada en este alegato, Deutsch manifestó entre otras cosas, que:

1) LAPA creció de manera constante y, especialmente en los últimos cinco años, ese crecimiento fue acompañado de una inversión mucho mayor, no sólo en material aéreo sino también en mantenimiento y en lo que se refiere a la instrucción y capacitación de pilotos, a su selección y a los servicios que se presta al pasajero.

Sostuvo el Sr. Fiscal que sin embargo, como quedara demostrado pericialmente, las inversiones que el ex presidente menciona fueron dirigidas a la adquisición de nuevas aeronaves, situación que no acompañó la inversión en gastos de mantenimiento y capacitación como afirmara en su descargo.

2) Agregó Deutsch en su declaración que el bien máspreciado de la empresa es la capacitación de su gente, especialmente los pilotos, siendo su principal objetivo la seguridad, tanto en mantenimiento como en entrenamiento de su gente, agregando que con orgullo puede decir que LAPA es la empresa en la Argentina que invierte la mayor cantidad de gastos en instrucción de personal.

Refirió el Sr. Fiscal que ello no se vio reflejado en el acompañamiento de una real y efectiva inversión en estos trascendentes rubros del transporte aerocomercial, conforme surge de los trabajos contables; y, para el caso del Comandante Weigel, en la ausencia de una recurrencia en CRM.

3) Sobre vacaciones atrasadas de los pilotos de su empresa manifestó: “no tengo conocimiento ni creo que existan”; afirmación que, según criterio del Sr. Fiscal, quedara descartada con la profusa prueba recibida en esta audiencia acerca de la grave deuda vacacional de la mayoría de sus pilotos que encuentra razón en el incremento de la programación de vuelo y la falta de pilotos, demostrada pericialmente.

4) Al interrogante sobre si sabía o le constaba que un piloto excedido en el Dto. 671/94 se encuentra o no en condiciones de operar una aeronave señaló: “si está demasiado descansado estoy seguro que puede operar un aeronave”, respuesta emitida hace casi diez años y que a criterio de la Fiscalía muestra la filosofía de su presidente relativa a los cumplimientos de descansos obligatorios.

Mencionó aquí la situación en la cual se encontraba el Comandante Weigel al 31 de agosto de 1999 en relación a su período vacacional, esto es con 85 días adeudados, que conforme el art. 31 de la 671/94 lo inhabilita para volar.

Poder Judicial de la Nación

Agregó que, en relación a la carta de renuncia de un comandante de LAPA (Piñeyro) recibida en junio de 1999, el procesado dijo no recordarla; pero sin embargo, en su indagatoria, su consorte de causa Valerio Diehl, manifestó que en una reunión semanal manifestó que había recibido una carta de Piñeyro sin dar mayores precisiones sobre su contenido. Que la respuesta formal a dicha carta documento fue otra, remitida por LAPA (no por su presidente), aceptando la renuncia y rechazando “por insólitos, falsos, maliciosos y temerarios los términos en ella vertidos”; además del ascenso del comandante Chionetti al puesto de gerente de operaciones de LAPA S.A. dos semanas más tarde.

Que todo ello conduce a tener por acreditado que el procesado Deutsch incumplió la normativa prevista por el Código Aeronáutico para la explotación de un servicio aéreo, habida cuenta la operatoria persistente y pronunciada en el tiempo con saldos negativos que demuestran la insolvencia económico-financiera de la empresa, infringiendo así lo establecido en el art. 131 inc. 2 de la citada normativa, que debió haber provocado la suspensión o extinción de las concesiones y autorizaciones, conforme lo estatuido por el Art. 135 del C. Aeronáutico, de haber mediado un adecuado y estricto control por parte de la autoridad aeronáutica, de la actuación irregular de la empresa el último trienio previo al fatal siniestro. Que las violaciones normativas apuntadas derivaron en las consecuencias señaladas en cuanto al deficiente trabajo de las áreas operativas de la empresa, creando así un riesgo jurídicamente desaprobado cual es la violación del principio de seguridad de vuelo, vigente en toda la legislación nacional e internacional sobre la actividad aeronáutica. Que provocó, con su conducta antirreglamentaria, un riesgo latente dentro del sistema aeronáutico que derivó en la tragedia del 31 de agosto de 1999.

Que sostendrá en su alegato que en LAPA los tripulantes llevaban a cabo operaciones de vuelo sin supervisión adicional, volaban vencidos en sus vacaciones, se ejercía sobre ellos alguna presión laboral para

salir a volar, motivado en el estricto cumplimiento de la programación, sabiendo que se encontraban inhabilitados por vencimiento de los tiempos mínimos de descanso. Que el propio gerente de operaciones y su jefe de línea daban el ejemplo de no cumplir con las limitaciones prescriptas reglamentariamente.

Refirió que algunos de los testimonios y declaraciones indagatorias escuchadas durante este debate pusieron de manifiesto su preocupación y ocupación por la seguridad de las operaciones, pero también demostraron que en la realidad esa preocupación no fue materializada mediante acciones efectivas (por ejemplo Novo, con su ineficaz oficina de PREVAC conforme lo manifestara el perito Mc Innis, y el testigo Guillermo Oatmendi, y a quien además se le adeudaban vacaciones; y los propios procesados, Deutsch, Boyd, Diehl Chionetti y Borsani que durante todo el debate manifestaron de diferentes maneras que la prioridad para ellos, era la seguridad de vuelo).

Que, por el contrario, si bien Deutsch fue el mentor de las condiciones generales previsibles de una tragedia con su inadecuada conducción e inversión en los rubros prioritariamente importantes en materia de seguridad, tuvo a su lado a los ahora coimputados que cada cual en su rol, fueron los ejecutores operativos de esta cultura empresarial. Que no es éste un juicio estadístico de LAPA desde sus inicios a fines de los '80, sino el cuestionamiento de un gerenciamiento decidido por Deutsch a partir de abril de 1996 y que en la realidad, en sólo tres años, merced a todo lo analizado hasta aquí y lo que habrá de analizarse aún, provocó una tragedia aérea con el resultado que todos conocemos.

Que reconoce la Fiscalía que la ejecución de esta política culturalmente desaprendida a las normas de seguridad, hacía previsible el resultado ahora debatido, cuestión que ni siquiera pudieron visualizar mediando una carta documento del Comandante Piñeyro del 12 de junio de 1999, que sin entrar a valorar su contenido, fue rechazada fundamentando que sus términos eran insólitos, falsos, maliciosos y temerarios. Alegó que no está abriendo juicio sobre una modalidad de ejercer el comercio, sino cuestionando

Poder Judicial de la Nación

criminalmente el abandono del principio de seguridad de vuelo que, a su criterio, fue completamente desconsiderado por Deutsch. Que la cultura de la empresa es tan pertinente al desempeño de una organización, como lo es la personalidad al comportamiento humano; que en este caso, la empresa y las deficiencias de entrenamiento preparación profesional de los pilotos Weigel y Etcheverry fueron de la mano.

SITUACION DE ANDRES DEUTSCH

Expresó que la creación del riesgo jurídicamente desaprobado por parte de Deutsch, se debió al haber conducido una empresa aerocomercial con una evidente falta de inversión –ya que la misma estaba destinada sólo a la expansión comercial de la empresa y no a los aspectos fundamentales de la seguridad operacional- y permitir que ésta operara con balances negativos.

Que estas conductas han sido desarrolladas por el Sr. Deutch en detrimento de la seguridad aérea, tal como fuera expuesto por los peritos que pasaron por esta audiencia de debate al desarrollar una investigación sistémica en accidentes aéreos.

Sostuvo que sabemos que la actividad aerocomercial es una actividad riesgosa aceptada por la sociedad para poder desarrollarse, pero que ésta requiere de muchas inversiones y cuidados (o “contramedidas”, en lenguaje sistémico) para reducir esos riesgos a niveles socialmente tolerados – esto es lo que sería el riesgo permitido de la actividad aérea-, riesgo que fuera elevado por el Sr. Deutch a niveles prohibidos por las normas que rigen la actividad.

Que a partir de la creación de ese riesgo jurídicamente desaprobado se desencadenó una cadena causal de hechos que determinaron que un piloto de baja calidad técnica y doblemente inhabilitado (Weigel) sea programado junto con un copiloto (Etcheverry) con deficiencias técnicas (poca experiencia en B 737-200 y que hacía las lista de chequeo de memoria a pesar de desconocerlas) y de instrucción en el vuelo 3142; que éstos cometieran los errores groseros que ya fueran expuestos dentro de la cabina del avión Boeing

737-200 que desencadenaran indefectiblemente en la producción del accidente y la causación de muertes y lesiones a las víctimas del suceso.

Sostuvo que la teoría de la imputación objetiva del resultado requiere de un nexo de determinación entre la elevación del riesgo permitido y lo que se ha dado en llamar el segundo juicio de imputación, esto es: la realización de ese riesgo en un resultado típicamente relevante para el derecho penal.

Que los autores que siguen los lineamientos de esta teoría han denominado a ese nexo de determinación con el nombre de conducta alternativa conforme a derecho; y en este tópico nos debemos preguntar ¿si el autor hubiese realizado la conducta normativa debida, el resultado se hubiese producido igual?; y según la respuesta a la que arribemos, esto actuará como afirmante de la imputación o en su defecto como correctivo de la misma.

Que en este caso en particular no cabe ninguna duda que si el Sr. Deutch hubiese realizado las inversiones debidas y económicamente la empresa hubiera funcionado con balances positivos, la seguridad operacional aérea de la empresa no hubiese sufrido los menoscabos que se encuentran acreditados en la causa y por ende no hubiese operado bajo las condiciones deficientes en las que operó, y de esa manera nunca se hubiese podido programar a Weigel y Etcheverry en el vuelo en cuestión lo que, ciertamente hubiese evitado que el accidente se produzca y consecuentemente no se hubiesen producido las muertes y lesiones constatadas en autos.

Que por lo tanto, al interrogante propuesto al inicio de éste análisis debemos responder, sin lugar a dudas, que si el Sr. Deutsch hubiese realizado la conducta debida, el accidente y las muertes y lesiones no se hubieren producido.

Que por otra parte, el resultado del suceso que nos ocupa también está cubierto por el fin de protección de la norma de cuidado. En este punto quiso aclarar que todo incremento del riesgo permitido o creación del riesgo jurídicamente desaprobado implica una culpa antirreglamentaria; en este caso el Sr. Deutsch, siempre a entender de esa Fiscalía, ha violado la normativa prevista en el Código Aeronáutico vigente al momento del hecho.

Poder Judicial de la Nación

Que en efecto, los arts. 131 y 135 que ya fueron analizados determinan que las empresas aerocomerciales no pueden operar con balances negativos.

Que la respuesta a cuál es el ámbito de protección de dichas normas, es que las inversiones realizadas estén destinadas en su mayoría a cubrir los aspectos de la seguridad operacional de vuelo de la empresa y no a una política de expansión económica agresiva y descontrolada.

Que todo ese cuadro de situación llevó a que los peritos Velasco, Prelooker, López Camelo, Mc Innis y Heimreich hayan coincidido en sostener, luego de llevar a cabo una investigación sistémica de las causas del accidente aéreo que nos ocupa, que en la empresa LAPA se había desarrollado una cultura empresarial insegura condicionante del resultado.

Respecto a la explicación racional respecto a los alcances de la mentada investigación sistémica de accidentes aéreos que tanto se ha discutido en este proceso, afirmó que el principio de la descentralización (división de tareas y jerarquías) característico de la empresa moderna (entre ellas, las de explotación de servicios aéreos), determinan que, en la mayoría de los casos, los altos niveles decisorios queden exentos de responsabilidad penal por los hechos delictivos cometidos dentro del ámbito empresarial.

Que a ello, hay que adicionarle las particularidades propias de todo desastre aéreo o estrago, en donde casi siempre sus ejecutores directos sufren serias consecuencias en la salud que, en los casos más graves, llegan a provocarles la muerte. Que en el primer caso, el principio liberal de proporcionalidad obligaría a descontar los daños sufridos del reproche punitivo bajo la forma de “pena natural”, mientras que en el segundo, fenecería toda pretensión persecutoria o punitiva estatal (extinción de la acción o del eventual castigo por muerte).

Que en este contexto, la concepción sistémica de investigación de accidentes brinda, desde la perspectiva político-criminal, una mejor y mayor tutela a los bienes jurídicos lesionados (seguridad de los medios de transporte e integridad física de las personas), evitando que la propia

estructura organizacional de la empresa y una visión limitada de las causas directas de los accidentes acaben malogrando dicha protección.

Que en otras palabras, la concepción sistémica permite conjurar, en beneficio de la prevención de hechos que atenten contra la seguridad aérea, el ya famoso fenómeno criminológico consistente en que la “organización empresarial” se acabe convirtiendo en la “organizada irresponsabilidad” de todos sus miembros, de acuerdo a las palabras de Bernard Schünemann (Cfr. “Cuestiones básicas de dogmática jurídico-penal y de política criminal acerca de la criminalidad de la empresa”. Anuario de Derecho Penal y Ciencias Penales, t. XLI, fasc. II, mayo/agosto de 1988, Madrid, pág. 531/557).

Que también puede afirmar que la evitación del resultado accidente aéreo y muerte y lesiones producidas a las víctimas estaba cubierta por el fin de protección de las normas desobedecidas por el Sr. Deutsch. Que el resultado acaecido en autos (accidente aéreo seguido de muertes y lesiones) constituye uno de los que la norma de cuidado violada por el Sr. Deutsch pretendía evitar, circunstancia ésta que permite imputarle el resultado en forma personal y a título de imprudencia.

Que otro de los correctivos de imputación que deben ser analizados por esa parte es lo referente a determinar si el Sr. Deutsch puede ampararse en el llamado principio de confianza para descartar su responsabilidad penal en los hechos que nos ocupan, lo cual, a su criterio, tiene respuesta negativa.

Que en razón de su puesto jerárquico de Presidente de la empresa, tenía el deber fundamental de que la misma no opere en el mercado con balances negativos en detrimento de la seguridad aérea y este deber no fue delegado en nadie para poder ampararse en este principio.

Hizo suyas las palabras del catedrático español Feijóo Sánchez quien ha afirmado que: “...el principio de confianza delimita los alcances del deber de cuidado exigible al autor, pero no lo dispensa de su cumplimiento... Si alguien se comporta de forma descuidada (tal es el caso de Deutsch quien decidió una política económica en desmedro de la seguridad) ya no se puede decir que su injusto dependa exclusivamente del comportamiento defectuoso

Poder Judicial de la Nación

de un tercero (Director General, Gerencias, Jefatura de Línea y/o los pilotos fallecidos). Esa persona está realizando ya un comportamiento antijurídico con total indiferencia de que concurra con una conducta defectuosa de otra persona.... En definitiva, el que infringe la norma de cuidado no puede esperar que terceros arreglen la situación que él mismo ha creado...” (Feijóo Sánchez, Bernardo “El principio de confianza como criterio normativo de imputación en el derecho penal: fundamento y consecuencias dogmáticas”. publicado en Revista de Derecho Penal y Criminología, 2ª época, nº extraordinario 1º (2000), págs. 93-138, págs 117 y ss).

Que a ello se le suma los probados conocimientos especiales del autor, a saber: a) participaba activamente en las reuniones de directorio llevando una conducción personalista de la empresa por lo que no puede decir en su defensa que desconocía los desfases económicos de la misma, b) su reconocida condición de piloto de aviones lo que lo obligaba, aún más que a un empresario medio o corriente, a extremar todas las condiciones de seguridad aérea de su empresa a los efectos de evitar accidentes como el que nos ocupa, y c) el conocimiento que el nombrado poseía de las cartas remitidas por el entonces piloto de la empresa Enrique Piñeiro quien les adelantó que a su criterio si la empresa seguía operando con niveles tan bajos de seguridad se iba a producir un accidente de las características de las que nos ocupan en este proceso penal.

Que este conocimiento técnico especial nos lleva a sostener que al continuar con esa política de inseguridad operacional la producción de este accidente era una consecuencia previsible.

Expresó que el segundo juicio de la imputación que propone el Ministerio Público Fiscal es que el resultado acaecido en autos es la directa derivación de la creación, por parte del sr. Deutsch, de un riesgo jurídicamente desaprobado.

Adelantó que no analizará los aspectos del tipo subjetivo de la figura legal seleccionada en esta ocasión para adecuar la conducta del Sr.

Deutsch, por las consideraciones dogmáticas que pasó a explicar, aclarando que ello será aplicable cuando analice las situaciones de los demás integrantes de la empresa que han sido imputados.

Señaló que si bien es cierto que la estructura de los tipos dolosos requiere la comprobación no sólo de los elementos del tipo objetivo sino que también se requiere la verificación de que el autor haya obrado con dolo – aspecto subjetivo de esos tipos penales-, en los tipos imprudentes entiende que ello no es así.

Que la mayoría de la doctrina extranjera, sobre todo la alemana y la española que se han dedicado a estudiar la cuestión, opina que el problema de la subsunción típica se presenta diferente frente a las estructuras de los delitos culposos, ya que aquí la finalidad y el comportamiento del autor no coinciden desde un principio en lo fundamental: el agente no quiere el resultado. Que es decir, en el ámbito de la imprudencia, la voluntad del autor no se dirige hacia la realización de la principal consecuencia del hecho jurídico penalmente relevante; y la relevancia jurídica de su voluntad no surge de lo querido, sino de una comparación con respecto a lo debido (deber de cuidado).

Que entonces, esta doctrina afirma que resulta inherente a este ámbito la discrepancia entre lo querido y lo hecho por el autor; y es por ello que la distinción entre el tipo objetivo y subjetivo no tiene demasiada importancia práctica.

Que en palabras de Stratenwerth “...aunque también la acción imprudente revela un lado externo y uno interno, es recomendable no dividir las circunstancias del hecho en un tipo objetivo y uno subjetivo. La voluntad de realización del autor imprudente no se dirige al resultado típico, de modo que la relevancia penal de esa voluntad no resulta directamente de su contenido, sino recién a partir de una comparación con la conducta debida...” (“Derecho Penal. Parte general I “El hecho punible”, pág. 501).

Que por todo lo expuesto, entiende la Fiscalía que se encuentran acreditados todos los elementos como para tener por completo el tipo penal

seleccionado para subsumir legalmente la conducta que se le enrostra al Sr. Deutsch.

2.- Imputación de RONALDO PATRICIO BOYD

Expresó el Ministerio Público Fiscal que al nombrado le imputa concretamente, haber inobservado las obligaciones y deberes inherentes al cargo de Director General de la empresa LAPA SA durante el período comprendido entre abril de 1996 y el 31 de agosto de 1999; que los incumplimientos a tales obligaciones que se tienen por probados a partir del análisis de la prueba producida en el debate y que se expondrá seguidamente, se vinculan específicamente con la normativa relacionada con la seguridad operacional aérea de LAPA SA que el inculpado, en razón de su función, debía controlar y lo hizo insuficiente o deficientemente según el caso. Que, en efecto, el Manual de Operaciones de Vuelo 1999 (Capítulo 2-2.5), establecía que el Gerente General de LAPA S.A. era el responsable de la seguridad aérea y a quien respondía la Gerencia de Operaciones.

Que así también, el coprocesado Boyd incumplió la normativa vigente que lo obligaba a tomar todas las medidas de vigilancia y control de las Gerencias de la compañía, en especial aquellas directamente vinculadas con la seguridad operacional, incluídas en el Cap. 2-2.1 “Tareas y Responsabilidades de la Gerencia de Operaciones” (MOV 97 Y 99); que en este sentido, el nombrado Boyd incumplió la tarea de control en los siguientes ítems:

- La planificación, la obtención y la organización de los recursos necesarios para las operaciones.
- La dirección y control de las operaciones de conformidad con las directivas y objetivos emanados de la presidencia de la Empresa.
- La ejecución de las operaciones de vuelo en las mejores condiciones de seguridad, puntualidad, eficiencia y regularidad.
- El cumplimiento de las normas del transporte aerocomercial.

- Controlar los criterios de selección de los postulantes a cargos de pilotos en función de las necesidades empresariales.
- Analizar y supervisar los cursos de instrucción previstos tanto para postulantes como para pilotos en actividad.

Que las consecuencias del deficiente e insuficiente control de las citadas funciones reglamentarias de la Gerencia de Operaciones de la empresa, fueron:

1. Insuficiencia del plantel de pilotos de la firma para abarcar el volumen de operaciones aeronáuticas de LAPA que derivó en el ejercicio de presión industrial por parte del nivel jerárquico de la compañía y el incumplimiento de los períodos vacacionales de aquéllos.

2. Disminución en los niveles de exigencia para la incorporación de personal de vuelo a la empresa, así como una deficiente instrucción del personal de tripulación, especialmente de Weigel y Etcheverry, quienes dentro de la cabina del WRZ, el 31 de agosto de 1999 demostraron las falencias registradas por los instructores durante sus respectivos entrenamientos.

3. Incumplimiento del deber de control de las funciones de la Gerencia de Operaciones de LAPA S.A. en el ingreso de Etcheverry con una insuficiente instrucción para copiloto y mediando sanciones disciplinarias, así como la promoción de Weigel a Comandante a pesar de los antecedentes negativos para ejercer la función;

4. Falta de control en la programación para capacitación en recurrent de CRM de Gustavo Weigel.

5. Omitió, además controlar si la Gerencia de Operaciones, a quien había delegado dicha función, realizó una efectiva actividad, en relación a las graves denuncias de un piloto de la compañía (Piñeyro),

Manifestó que Ronaldo Patricio Boyd se encontraba a cargo de la Dirección General de la compañía desde abril de 1996; luego de su llegada y de una exhaustiva selección se sumó al staff el Comandante Valerio Diehl como gerente de Operaciones de la empresa. Que en su función, y conforme el propio Boyd lo reconociera en su indagatoria, mantenía contacto directo con

Poder Judicial de la Nación

los diferentes sectores, tanto el superior como los inferiores y dependientes; que reconoció que Deutsch le delegaba las funciones directivas en su ausencia, amén de las gerenciales que desempeñaba. Que por lo tanto, tenía un conocimiento cabal del giro de la empresa y conocía la operatoria financiera de LAPA S.A. desde su ingreso; tal es así que no sólo sugirió el ingreso a la compañía del Gerente de finanzas, sino que además se adaptó a la política de expansión desatada por Deutsch; por otro lado, reconoció en su descargo el conocimiento que detentaba de las tres gerencias inferiores del área operativa –Operaciones, Mantenimiento y Atención Al Pasajero-, con quienes se reunía todas las mañanas, realizando una gestión personal y cotidiana de su tarea como director, manteniendo además, según sus dichos, una presencia física importante en todas las áreas, conociendo incluso a la mayoría de los empleados.

Que sin embargo, el reconocido ejercicio de control de las tareas operativas de la empresa no impidió la ocurrencia de las deficientes actividades de dichas áreas que desencadenaron en la tragedia del 31 de agosto de 1999.

Que hay que tener presente también que Boyd, por su función, era el receptor directo de los problemas que se presentaban en el sector operativo, toda vez que los gerentes y jefes de las respectivas áreas canalizaban en las reuniones diarias en el hangar las cuestiones que periódicamente se presentaban.

Señaló que el asumido control y conocimiento no impidió que el personal del área operativa sufriera presiones laborales para cumplir la actividad de vuelo, registraran vencimientos vacacionales notables, contaran con niveles mínimos de calidad en los cursos de adiestramiento o capacitación, ingresaran pilotos con niveles de exigencia mínimos en su capacidad profesional, así como en la cantidad de horas de vuelo exigibles; y que todas estas deficiencias, constituyeron las condiciones latentes que se vieron reflejadas en la cabina del 3142.

Que el marco probatorio de cada una de las obligaciones incumplidas por Boyd son:

1) En relación a la primera de las consecuencias derivadas de su conducta, esto es la insuficiencia del plantel de pilotos de la firma para abarcar el volumen de operaciones aéreas de LAPA que derivó en el ejercicio de presión industrial por parte del nivel jerárquico de la compañía y el incumplimiento de los períodos vacacionales de aquéllos, resaltó que:

1.1) Las Presiones laborales ejercidas sobre el personal de tripulación, que directa o indirectamente muchos de ellos denunciaron en sus testimonios, consistían en situaciones reflejadas en las denegatorias de las vacaciones reglamentarias y la falta de descanso del personal de vuelo, quienes se resignaban a trabajar por largos períodos en la creencia que lo hacían en una empresa que se encontraba en pleno crecimiento y que por tanto, se debía acompañar con un mayor esfuerzo de su parte. Que a fin de lograr que los tripulantes se dispusieran a cumplir el cronograma de vuelo, olvidando realizar las diligencias y controles técnicos de rigor vinculados a la seguridad del vuelo, se ejercía una sistemática presión de trabajo sobre el personal aéreo.

Que en su declaración indagatoria, Boyd manifestó que la puntualidad era un ítem muy importante de la empresa; y corrobora sus dichos el gerente comercial de la compañía Julio Andrés Lorenzetti quien en su testimonio dijo: “el cumplimiento del horario es básico”, “la premisa era, primero la seguridad y segundo, el cumplimiento de la programación...”. Agregó que los índices en el cumplimiento de la programación de cabotaje eran mejores que los de la competencia; y como prueba documental basta remitirse a los índices de puntualidad adjuntados al debate por el mismo Boyd y contraponerlos con las abultadas deudas de vacaciones de los pilotos de la empresa surgidas de los legajos incluidos en debate.

Que en relación a la presión laboral ejercida sobre el personal de LAPA, el perito oficial, Comandante Velasco, observó en su pericia una sanción a Díaz Jurado por rechazar un vuelo con el parabrisas roto y malas condiciones meteorológicas; que eso habla de presión industrial, agregando

Poder Judicial de la Nación

que las cuestiones de imagen de la empresa y los costos, no deben primar sobre la seguridad; que toda presión industrial contamina las decisiones, y esto es aceptado mundialmente, dijo textualmente.

Que agregó Velasco en su informe que la presión empresarial se refleja en la faz psicológica, el temor a perder el trabajo es superior al de perder la vida. Y relacionado con la deuda de vacaciones, refirió: "...si los pilotos tienen que ir a APLA a reclamar porque la empresa no le da las vacaciones es porque hay presión empresaria".

Que dijo en esta audiencia "El pasajero cree que todo está correcto y se enfrenta con un piloto que tiene problemas por una presión industrial. El piloto no ignora que vuela con deuda pero hay un momento en que se dice salgo a volar porque la empresa va a quebrar o porque si no, no cobran. Lo que rechaza es la peligrosidad a la que se expone".

Que Napoleón Taboada, por otra parte, recordó un episodio que refirió como "bastante serio" (sic) con la jefatura de línea a cargo de Borsani. Señaló que dentro de los cursos de CRM que hacían en la empresa, se recomendaba tratar de no volar con otro comandante. Así, en oportunidad en que el declarante se encontraba de guardia, lo programan para un vuelo, se presenta en aeroparque y le dicen que era con un comandante, por lo que solicitó le cambien el vuelo o le pongan un primer oficial y no un comandante. Sin perjuicio de ello, no lo programaron con un primer oficial -aunque había bastantes-, a lo que Taboada se negó a realizar el vuelo, y se retiró a su domicilio. Por ello, le dieron 20 días de suspensión y lo "amenazaron" con echarlo de la empresa, por lo que optó por no iniciar ningún tipo de acción ya que tenía cinco hijos y en virtud de la amenaza tenía miedo de quedarse sin trabajo.

Que Raúl Novo, ex comandante y funcionario de PREVAC, en su testimonio puso de manifiesto que la amenaza de un jefe de línea a un piloto es un caso de presión industrial. Ante la exhibición de una nota presentada por el Comandante Taboada (cuya incorporación se dispuso), se le

preguntó al testigo si esto debió ser conocido por él, como titular de PREVAC, manifestando: “yo creo que se me podría haber informado, quizás se debió requerir una investigación. Ajustado a lo que dice acá se puede tomar como un caso de presión para realizar un vuelo”.

Aclaró el Sr. Fiscal que esta nota de Taboada, incorporada en los documentos secuestrados en Lapa y dentro de una carpeta denominada “Informes de Comandantes” está fechada apenas unos días posteriores al accidente, pero allí el Comandante Taboada, quien fue suspendido, reclama sobre directivas que le fueron impartidas con anterioridad al accidente y que no se aplicaban.

Agregó que muchos de los testigos que transitaron la sala se refirieron de distintas maneras al tema que ahora nos ocupa, citando como ejemplo a Alfredo Raúl Bredeston, Alberto José Miranda, Fernando Enrique Aras, Gustavo Daniel De Víctor, Gustavo Juan Spinelli, Gustavo Ruiz de Galarreta y Héctor De Negri.

En este punto se refirió el Sr. Fiscal al caso de Weigel, a quien se le adeudaban 85 días de vacaciones y tratando de reconstruir su etapa anterior al accidente vinculada con la disponibilidad de tiempo, su psicólogo De Renzis señaló que había dejado de concurrir a las sesiones por falta de tiempo: “Lo atendí hasta el momento en que fue nombrado piloto, después no lo pude atender más porque no tenía horarios, concertaba una cita y luego no venía, entonces me dijo que iba a dejar hasta que tuviera tiempo”. Por su parte, su amiga Judith Katez nos relató que sabía que a Weigel le debían vacaciones y bastante saldo, que mucho no se tomaba vacaciones porque cuando todos las tomaban ellos tenían sobrecarga.

Dijo que en igual sentido se han pronunciado varias auxiliares de abordaje y comisarios y técnicos aeronáuticos respecto del crecimiento desmesurado de la compañía que provocó irregularidades y presiones para el desarrollo de la actividad de vuelo, entre ellos: Mariana Judith Aristegui, Julieta Díaz, Andrea Noemí Kong, Rosario Moreno Bourse, María Victoria Bartet, Mariana Llovera (que se refirió a la situación de Verónica Tantos), Jorgelina Edith Bire y Edgardo González.

Poder Judicial de la Nación

Sostuvo que al escenario y condiciones de previsibilidad de un accidente al que hiciera referencia, lo que ellos relataron son hechos y acontecimientos certeros de diversas operaciones de vuelo reñidas con la seguridad en la empresa L.A.P.A. y que a su entender no son decisiones de los últimos niveles de la compañía; que si el nivel jerárquico de la compañía se desempeñaba con desaprensión en el cumplimiento de las normas, ello es un reflejo que traslada a todos los niveles de la actividad productiva y deriva necesariamente en los actos de indisciplina del último eslabon de la cadena, en el caso del 3142, Weigel y Etcheverry.

1.2) Que a resultas de la escasa cantidad de personal habiente en la compañía en proporción con el excesivo crecimiento en el mercado, no se respetaron los tiempos mínimos de vacaciones obligatorias del piloto Weigel (ni del resto de los pilotos) quien, el día de los hechos, registraba 85 días de vacaciones adeudadas, incumpliendo así normas aeronáuticas destinadas a evitar el cansancio y la “fatiga”, entendidos éstos desde el punto de vista médico-aeronáutico. Que dicha conducta, manifestada en la mayoría de los pilotos de la empresa, infringió la siguiente normativa: El Capítulo VII del Adjunto A del ROA-TAC: Art.44, Descansos Mínimos, que establece que en cada año calendario (no queda duda dentro de los 365 días), el tripulante debe disponer y el explotador otorgarle treinta días consecutivos de descanso (vacación anual). En la estación del año opuesta a la de su vacación anual, podrá disponer además, de diez días consecutivos de descanso, en la forma en que convenga cada explotador con sus tripulantes.

Por su parte, el Decreto 671/94, en su Art. 31, establece que por cada año calendario cualquier miembro de tripulación debe disponer de treinta días consecutivos de descanso que podrán tomarse en períodos no menores de quince días. A su vez, dispone que en la estación opuesta a dichas vacaciones debe contar con diez días consecutivos de vacaciones en la forma en que convenga cada explotador con el miembro de la tripulación. Establece además la obligatoriedad del goce de las vacaciones.

Que así también, en su Art. 50 dispone que será la Fuerza Aérea Argentina la autoridad de aplicación del presente decreto, determinando los órganos que tendrán a su cargo el control y la fiscalización del efectivo cumplimiento. En el mismo sentido, el Art. 5 del Decreto 2352/83, reglamentario del Capítulo VII del Código Aeronáutico, Faltas e Infracciones Aeronáuticas, establece que se aplicará apercibimiento, multa o suspensión temporaria de hasta seis meses de las autorizaciones o permisos de explotación de trabajo aéreo, sin perjuicio del retiro de la autorización de explotador prevista en el art. 135 del C.A. a quien infringiese las normas reglamentarias sobre tiempos máximos de actividad específica para el personal aeronáutico de abordaje que se desempeña en los servicios aerocomerciales.

Que, por su parte, a través del Convenio Colectivo de Trabajo de LAPA S.A. en su Art. 9.1, a); 9.2.1, a) y b); 9.2.2: (homologado por la DNRA), se acordó que las vacaciones anuales son obligatorias, de treinta días, por períodos no inferiores a quince; que en la estación opuesta a las mismas el piloto podrá disponer además de diez días consecutivos de descanso. Que durante estos diez días se establecen las siguientes condiciones: el piloto deberá ser excluido de toda actividad de vuelo y servicio, siendo además un derecho que la empresa está obligada a otorgar.

Que por último, el Manual de Operaciones de Vuelo de Mayo de 1999, Capítulo 3-3.2, establecía que el explotador debe otorgar y el tripulante debe cumplir los descansos mínimos establecidos en la tabla que figura como Anexo V del Decreto 671/94 del PEN.

Expresó que el caudal probatorio en esta materia se refleja en los siguientes informes incorporados y testimonios recabados durante este extenso debate, no sin dejar de mencionar los propios legajos de los pilotos que fueron secuestrados en las sedes de LAPA de Aeroparque Jorge Newbery y Avda Santa, cuyas actas obran incorporadas al debate, en marzo del año 2000, todo lo cual indica que los mismos abarcan el 31 de agosto y hasta el 31 de diciembre de 1999 los períodos de vacaciones adeudados.

Agregó que el Comandante Velasco, en el informe pericial encomendado por la instrucción, observó que en dichos legajos obran pedidos

Poder Judicial de la Nación

de licencias vacacionales con abultada deuda, citando los legajos de Gazzera (70 días de deuda vacacional), Novo (105 días), Otamendi (90 días), Feijoo (65 días), Ciarlo (220 días), Lipka (100 días), Sánchez (90 días), Rubino (100 días), entre otros. Que sin embargo, tanto los nombrados como muchos comandantes más que transitaron esta sala, reconocieron la deuda por vacaciones mantenida en el tiempo y que como consecuencia de ésta, se encontraban formalmente inhabilitados para volar, pero igual lo hacían.

Señaló que tal circunstancia era perfectamente conocida por el directorio de la compañía, toda vez que Nora Arzeno reconoció en su indagatoria su preocupación por la deuda mantenida, cuestión que fue analizada en diferentes reuniones con Valerio Diehl, por entonces gerente de operaciones de LAPA S.A.

Que en efecto, en una de sus declaraciones indagatorias la entonces gerente de Recursos Humanos Nora Arzeno, manifestó en esta audiencia que cuando ingresó a LAPA existía una deuda vacacional conocida por toda la compañía. Agregó que la Dirección General, junto a la Gerencia de Operaciones, decidió instrumentar el goce de esas vacaciones vencidas. “Se había tomado la decisión en un nivel superior al mío” dijo textualmente. Agregó, además, que ante el planteo gremial se reunió la gerencia de operaciones con los gremios y se acordó seguir un orden en el otorgamiento de las vacaciones vencidas

Que así también, fue incorporada por lectura a este juicio una nota emitida por APLA, remitida a la nombrada Arzeno el 11 de mayo de 1998, en la cual se reclama la regularización de la adjudicación de vacaciones a los pilotos de dicha empresa por haberse constatado el incumplimiento reglamentario.

Que nuevamente la política de violación de normas está instalada en todos los niveles de la empresa, dado que esos formularios recorrían el circuito administrativo de la empresa y eran firmados sin que se objetara lo irregular del trámite en curso. Que tales firmas corresponden

alternativamente a los gerentes de operaciones o jefes de línea como Diehl, De Víctor, Martínez y en la mayoría de los casos de Chionetti, avalando las evidentes irregularidades.

Indicó que el perito Velasco dijo que es un hecho real que una operación efectuada con transgresiones como la arriba mencionada, con el aval de todos los implicados en el sistema, es generadora de condiciones peligrosas latentes en las organizaciones, debilitando sus defensas y creando posibilidades de producción de accidentes.

Que también cuando se interrogó al Comandante López Camelo en relación al tema vacaciones, dijo que este incumplimiento, dentro de la estructura de LAPA, es responsabilidad de todos: “los pedidos de licencia circulaban por toda la compañía..., la organización conocía de esta violación y decidió no cumplirla, el máximo nivel de la compañía sabía que esa era la cultura organizacional de la empresa”.

Que en igual sentido y específicamente en relación al Comandante Weigel se expidió el perito contador Carlos Alberto Hermansson, en su informe pericial obrante a fs. 719/727 de los autos caratulados “Weigel, Guillermo Adolfo y otros c/ LAPA S.A. y otro s/ Accidente de Trabajo”, Expte. Nro. 17145/00 del registro del Juzgado Nacional en lo Laboral Nro.70, incorporado por lectura a este juicio, donde estableció que conforme la documentación analizada se le adeudaban al nombrado 85 días de vacaciones.

Refirió que los pilotos que declararon en este juicio son contestes en afirmar que la empresa les adeudaba vacaciones: Héctor Félix Negri, Vicente Rubén Sánchez, Gerardo Luis González, Guillermo Otamendi, Napoleón Taboada, Marcelo Félix Battllori, Eduardo Roberto Escriña, Marcelo Velázquez, Fabián Ramón Pérez, Ernesto Agustín García y Enrique Díaz Jurado son algunos ejemplos de su propia deuda vacacional y su inhabilitación para volar. También las azafatas y comisarios como Andrea Noemí Kong, Carla Calabrese y Marina Laura

Y dijo que finalmente se cuenta con el testimonio de Dellepiane, inspector de Fuerza Aérea, quien afirmó que si existe un problema de falta de vacaciones se labra un acta de infracción, y en este sentido los responsables

Poder Judicial de la Nación

son la empresa y el piloto; que siempre hay que darles un plazo determinado para que se normalice la situación; que el piloto al que se le adeudan vacaciones no debería seguir volando, y que la empresa es responsable en programarle las vacaciones a los pilotos.

Que también recordó los dichos en el debate de Mónica Flora Rissotto, de la Asesoría Legal de la Dirección Nacional de Negociación Colectiva del Ministerio de Trabajo, Empleo y Formación de Recursos Humanos.

Que en su testimonio, el perito Robert Mc Innis, ante la pregunta sobre si esto se daba en Argentina o en el mundo, concluyó “Yo categorizaría el adeudar vacaciones en una cuestión que podría contribuir en la falta de seguridad. En mi experiencia para ese tipo de problemas yo le adjudicaría la responsabilidad al que este a cargo de las operaciones de vuelo”. Que por otro lado, un solo médico, el Dr. Claudio Ernesto Gulo, quien era el médico de la compañía con una totalidad de 1.300 empleados a su cargo, al serle preguntado acerca de su conocimiento en relación a deuda vacacional, manifestó desconocer el tema de vacaciones, sin perjuicio de reconocer que medicina laboral y vacaciones están relacionadas, pero nadie puso en su conocimiento si los pilotos estaban con deudas de vacaciones.

Agregó que, además del particular caso del Comandante Weigel, quien se hallaba inhabilitado para ser piloto de línea aérea con anterioridad y en la noche del 31 de agosto de 1999 por el incumplimiento del Decreto P.E. 671/94, con similar situación inhabilitante estaban la mayoría de los pilotos de la empresa, lo cual implica la imposibilidad que éstos pudieran haber volado en esas condiciones, siendo merecedores de un acta de infracción los pilotos y la empresa hasta tanto regularizaran la situación. Que la constante desaprensión cultural hacia el parámetro de seguridad que fija la actividad aérea, se mantiene en este aspecto también.

Que por lo tanto, Boyd incumplió en su tarea de control de las funciones inherentes al Gerente de Operaciones en planificar, obtener y

organizar los recursos para las operaciones; ejecutar las operaciones de vuelo en las mejores condiciones de seguridad y cumplir con las normas legales que rigen el transporte aéreo comercial.

2.- En cuanto a la disminución en los niveles de exigencia para la incorporación de personal de vuelo a la empresa, así como una deficiente instrucción del personal de tripulación, especialmente de Weigel y Etcheverry, quienes dentro de la cabina del WRZ, el 31 de agosto de 1999, demostraron las falencias registradas por los instructores durante sus respectivos entrenamientos, en lo esencial, se remitió a la descripción de los legajos de ambos pilotos que fuera expuesta previamente, restando analizar en esta instancia la obligación específicamente incumplida por Boyd.

Expresó que surgieron de este debate diferentes testimonios que avalan esta imputación. Dijo que para cubrir a la necesidad del ingreso de pilotos, a raíz de la política expansionista definida por la presidencia a cargo de Deutsch, se tomaron pilotos que no contaban con el perfil profesional que la empresa exigía en las opciones (cantidad de horas de vuelo, performance técnica, etc.), como así también se conocieron otros testimonios que, como en el caso de Weigel, sin mediar la cantidad de horas exigibles por la misma empresa, ascendían a comandantes rápidamente, citando como ejemplo a Matías Martín Scwindt, Oscar Juan Alberto Digilio, Jorge Mario Malatini, Alberto José Miranda, José María Cao y José Luis Chara.

3.- Que si bien el caso de Weigel será desarrollado en la imputación de Valerio Diehl, citó brevemente su caso: dijo que aplicó para comandante de Boeing 737 200 por primera vez el 8 de noviembre de 1996 con apenas tres meses en la línea, lo que podría estimarse en 150 horas voladas, para nuevamente optar por la posición el 17 de marzo de 1998, cuando finalmente fue designado comandante efectivamente a fin de diciembre de 1998 con 1.186 horas, sin reunir el requisito de 1.500 horas como copiloto de jet en LAPA. Que a este Comandante, ya inhabilitado por incumplimiento de la 671/94, se le sumó la falta de control de las propias normativas de la empresa para designar un piloto que Boyd debía controlar sobre su dependiente en los criterios de selección de los postulantes a cargos

Poder Judicial de la Nación

de pilotos en función de las necesidades empresariales.

Que respecto de Etcheverry, cuyo caso también será tratado con mayor detenimiento en la imputaciones de Valerio Diehl y Gabriel Borsani, también Boyd ejerció un deficiente deber de control de las funciones de la Gerencia Operativa de LAPA S.A., en cuanto a su ingreso con una insuficiente instrucción para copiloto y mediando sanciones disciplinarias, todo lo cual quebraba las propias reglas de ingreso de la empresa; así como la promoción de Weigel a comandante a pesar de los antecedentes negativos para ejercer la función.

Mencionó en este aspecto que, con fecha 11 de enero de 1999 con firma del Comandante Chionetti por ausencia del gerente de Operaciones Valerio Diehl, se elevó una nota al Director Nacional de Transporte Aerocomercial Manuel Gamboa, mediante la que se solicitó la afectación de Luis Adolfo Etcheverry a la empresa LAPA como copiloto de la aeronave Boeing 737-200, acompañando al efecto, copia de su licencia renovada el 2/11/98, habilitación provisoria de fecha 9/1/99 y certificado psicofisiológico otorgado por INMAE cuyo vencimiento operaba el 7/5/99. Que la autoridad de aplicación, mediante Nota DNTA de fecha 12 de enero de 1999 afectó al nombrado a los servicios aerocomerciales de LAPA S.A. Que consta en su legajo un “formulario entrevista de ingreso pilotos”, fechado el 27 de octubre de 1998, que muestra que el candidato fue entrevistado por Diehl y Nóblega.

Que sin embargo, con fecha 20 de octubre de 1998, una semana antes de la entrevista, Luis Adolfo Etcheverry había sido sancionado por el Jefe de la Región Aérea Noroeste del Comando de Regiones Aéreas, mediante Disposición nro. 20/98, con una sanción de multa por aterrizar el día 3/5/98 en el Aeródromo Río Cuarto fuera del horario de operación, sin planificar correctamente el vuelo y mientras se desempeñaba como comandante de la aeronave SW 2/L, que fuera calificada de riesgosa y temeraria, además de ello con una inhabilitación temporal levantada el 15 de diciembre de 1998.

4.- En cuanto al ejercicio de un insuficiente control en la programación para capacitación en recurrent de CRM de Gustavo Weigel, respecto del procesado Boyd, mencionó que, en efecto, también dicha política de expansión se tradujo en la insuficiente instrucción en CRM y Recurrent Anual de Weigel, quien dentro de la cabina del WRZ, el 31 de agosto de 1999 demostró, entre otras sus reiteradas e históricas inconductas, su falta de liderazgo y asertividad, ítems que el CRM introduce de manera determinante en su currícula.

Que ello se encuentra corroborado, en primer término por la opinión dada por el Perito Prelooker, quien expuso que, independientemente del valor académico de los cursos dados por la empresa a los dos pilotos en cuestión, imposible de evaluar por cierto, es posible afirmar que un sólo componente teórico introductorio de CRM, recibido en una sola oportunidad y sin haber realizado un turno de simulador de práctica, no constituye siquiera el principio de un entrenamiento capaz de producir, según lo previsto, los siguientes resultados: autoconocimiento de las propias limitaciones, modificación de actitudes y estilos no sanos para la seguridad y eficiencia del trabajo a realizar, creación de la conciencia de la sinergia a través de un adecuado trabajo en equipo dentro de la cabina; en lo operacional, creación de una disciplina de trabajo en cabina que propenda a la observancia estricta de todos los procedimientos establecidos por el fabricante y la empresa; adquisición del concepto de doble monitoreo, mantenimiento de una conciencia situacional vigilante que permita la respuesta rápida y correcta a cualquier situación anormal, o la previsión y neutralización de tales situaciones. En definitiva, un incremento en las condiciones generales de seguridad.

Que cabe destacar también en este aspecto que al momento del accidente Weigel había pasado en 26 días el año previsto para el recurrent anual de CRM, y ello, tal vez sea indicativo de la desatención empresarial respecto de la instrucción, no sólo ya cualitativa sino también cuantitativa, indicando una política dirigenal insensible respecto de las normas de seguridad.

Señaló el Sr. Fiscal que con fecha 7 de abril de 1997, el Comando de Regiones Aéreas, bajo el asesoramiento de la asesoría de factores humanos y CRM, y lo informado por el Director de fomento y habilitación, establece la disposición 37/97. Que ésta incluye entre sus considerandos que la enmienda al anexo 6 (operación de aeronaves), vigente desde noviembre de 1995, capítulo 9, párrafo 9.3 considera mandatoria a la instrucción en estas disciplinas para el personal afectado a la operación de aeronaves. Que así, dicha disposición establece la directiva de adiestramiento en factores humanos y gerenciamiento de los recursos humanos (CRM) en las operaciones aeronáuticas.

Que claramente en su recorrido deja separados los conceptos curriculares de cada una de estas disciplinas, recomienda como material bibliográfico obras de Robert Helmreich y Daniel Mauriño (quienes han pasado en esta audiencia como perito oficial o mencionado por algunos testigos y el otro como experto de la OACI), para finalmente en su capítulo 13 “puesta en marcha y ejecución del programa”, sin establecer una fecha cierta, disponer que durante el transcurso de 1997:

- a) Las empresas aéreas pondrán en vigencia su propio programa de CRM, y
- b) Que para la aviación general se exigirá que cada escuela de vuelo implemente la instrucción de factores humanos para los aspirantes a pilotos privados.

Alegó que el 5 de septiembre de 1997, el CRA, bajo el mismo asesoramiento y para especificar reglamentariamente la disposición 37/97, crea la disposición 117/97. Que en ella vuelve a establecer claramente la diferenciación entre la asignatura CRM y factores humanos, no sólo por el contenido de su currícula sino por la diferenciación entre las empresas a las que les es aplicada cada una: transporte aéreo – CRM-; escuelas de vuelo, instrucción y perfeccionamiento –factores humanos-, y para el tema que nos atañe, en el anexo 1.ppto 3, fija los tres

componentes del programa de CRM. 1) curso/seminario inicial- con 12 horas clases para pilotos, en el aula; 2) entrenamiento LOS – con una frecuencia anual, referido a entrenamiento en el simulador, y con tiempos diferentes en su recurrencia; 3) curso/seminario recurrential anual con 6 horas de clases para pilotos, en el aula.

Expresó que al introducir toda esta normativa en la parte IX del capítulo de instrucción periódica del NESTAR, pasa a considerarse como todo período de instrucción que este determina a lo largo de sus capítulos, que los lapsos son año calendario, es decir dentro de los doce meses y que integra la currícula del piloto como parte integrante de su licencia. Que la disposición 117/97 establece el calendario de aplicación en el marco de su anexo 1:

A) Empresas de transporte aéreo regular (LAPA) presentará a la DIFOM sus programas de instrucción e instructores

B) Al 31 de dic de 1998 no se puede emplear a ningún tripulante de cockpit que no haya cumplimentado el primer componente de CRM (Weigel lo hizo el 4 y 5 de agosto de 1998 – conforme surge de su legajo - y una gran cantidad de pilotos de la empresa conforme surge agregado en documentacion de fs. 6769/73) , y

C) Para el 31 de diciembre de 1999 fija el término de la imposibilidad de emplear un tripulante de cockpit que no haya efectuado el programa completo. Es decir inicial, recurrent y LOS.

Que es claramente verificable que entre el curso inicial y el recurrent debían transcurrir doce meses de diferencia – es decir un año calendario - a los efectos de sus cumplimientos, y dicho plazo comenzaba a contarse a partir de la fecha en la cual el candidato (Weigel) efectuaba el inicial. Que ello es norma de entrenamiento periódico en cualquier materia aeronáutica destinada a integrar la habilitación de un piloto conforme el NESTAR que la instrucción en CRM pasó a integrar.

Que, en este sentido, los días 4 y 5 de agosto de 1998 marcan el inicio y su límite eran el 4 y 5 de agosto de 1999, lapso que no se cumplió en Weigel y que determina que al 31 de agosto de 1999,

Poder Judicial de la Nación

estuviera vencido por 26 días e inhabilitado para volar por vencimiento de su licencia a este respecto.

Que se ha introducido la posibilidad de aplicación de una dispensa establecida (versus normas internacionales) en el NESTAR – art 13.2 –. Indicó que para que se verifique la citada dispensa es necesario como condición sine qua non, que el candidato a ella esté programado con anticipación a posterior de la fecha de vencimiento original, todo lo cual no se verifica en el caso de Weigel pues surge del CVR que al día siguiente 1º de septiembre tenía vuelos a Montevideo y tal vez Formosa y Corrientes, y de las indagatorias de Arzeno en esta audiencia que estaba programado para fin de noviembre, ratificado esto por la testimonial de Vandam, con lo cual, al no haber sido puesta en operación la dispensa por la programación correspondiente ésta no operó ni iba a operar.

Que la naturaleza de esta prórroga, al fijar tiempos anteriores y posteriores al vencimiento del curso que se trate, está directamente relacionada con la verificación de su programación; y así entonces se legitima el vencimiento de Weigel al 31 de agosto de 1999 y la caducidad de su licencia.

Respecto a cómo operó LAPA, señaló que de la documentación surge que la mayoría de sus pilotos (59) hicieron curso de CRM inicial desde el 27 y 28 de mayo del año 1998; se hicieron recurrentes durante 1999, y la cantidad de pilotos alcanza al 17 de junio de 1999 –fecha anterior al vencimiento operado por Weigel– a 54 pilotos. Que Gustavo Weigel quedó fuera de esta programación y por ende inhabilitado. Mencionó que algunos pilotos (Olivera, Guillermo Otamendi, Fabián Pérez, Horacio Núñez, Guillermo Henry, Jorge Lucca, Enzo Mignona, José Chara y Fabián Chionetti), con un anticipación supina al vencimiento de la Disposición 117/97, habían incluso completado el programa efectuando CRM/LOS (14-3-99).

Que por lo visto, LAPA, salvo en el caso del comandante Weigel, nunca consideró estos plazos y no hay forma de justificar su falta de programación en este curso que obviamente le hubiera dado una posibilidad de herramienta fundamental en la noche del 31 de agosto.

Que esta falta de conciencia cultural acerca de la seguridad por parte de la dirección empresarial generó otra importante falla latente – previsibilidad- que contribuye a minar profundamente todo el sistema sobre el que se establece el sistema aerocomercial. Que puntualmente, vencido Weigel en recurrencia de CRM, se le impidió el acceso a información que le hubiera permitido adquirir y desarrollar defensas que tal vez hubieran imposibilitado el accidente.

Que por lo tanto, en cuanto a las inobservancias de control sobre la Gerencia de Operaciones y en razón de su función a esa fecha de responsable de la seguridad aérea de la empresa, omitió controlar el análisis y la supervisión de los cursos de instrucción previstos para los pilotos en actividad, que además es dable verificar en los legajos de los certificados que llevaban su firma.

Funciones del CEO en relación a la seguridad aérea:

Sostuvo el Sr. Fiscal que para Mc Innis, dentro de una compañía aérea, el encargado de poner freno a este tipo de situaciones es el director ejecutivo o CEO; que es cierto que pueda pensarse que un CEO puede estar lejos de la parte operativa de la aerolínea, pero debe estar cerca de todo. Que por supuesto el CEO puede delegar, pero es fundamental que éste asuma su responsabilidad por la seguridad para que el resto de los empleados asuma la misma responsabilidad; que el CEO debe ser el responsable final de la empresa.

Dijo que Mc Innis, ante el cuestionario de la querrela en relación a si consideraba que el accidente pudo haber sido evitado respondió que sí, que el accidente podría haber sido prevenido por la acción de los gerentes y por otros individuos también; agregó que el error humano se refiere a todos los humanos que intervienen; que se podría haber evitado que el capitán Weigel volara con un copiloto de poca experiencia, o si se le hubiese dado más cursos

Poder Judicial de la Nación

como capitán; tal vez si Weigel hubiera tenido mayor capacitación por parte de personal de LAPA, este accidente se habría evitado.

Que por su parte, Helmreich en su informe agrega que la dirección no cumplió con la organización y el público, ya que mantuvo un enfoque no conforme con el estándar de seguridad, tolerando la presencia de un Comandante como Weigel que puso en riesgo a los pasajeros y a la organización por su falta de competencia e incumplimiento con las normas operativas y requerimientos. Que en su informe, expone los factores relevantes del accidente y menciona la cuestión de la culpa corporativa.

Que señaló Helmreich que cuando una organización retiene a un individuo con un historial recurrente de desempeño por debajo del estándar e incumplimiento de los procedimientos, se puede decir que carece de una fuerte cultura de seguridad; que el que una organización confíe pasajeros y una aeronave a un comandante con dichos registros demuestra una cultura de seguridad deficiente, una cultura organizacional más enfocada en el empleado que cumple con las necesidades de la compañía, por ejemplo, la deuda de vacaciones consentida por la mayoría de los pilotos, que aquéllas que apuntan a la seguridad de las operaciones. Que mientras los encargados directos de éstas son los primeros en la escena de un accidente y sufren las consecuencias del mismo, la cultura organizacional que promueve las operaciones inseguras es la responsabilidad directa de la dirección de una compañía.

Que concluye en su informe que si bien el error del piloto fue la causa próxima del accidente, la causa fundamental está en la cultura organizacional que toleró un piloto al mando como el comandante Weigel.

Que en oportunidad de ser oído en esta audiencia, el perito Helmreich afirmó que en organizaciones con una política positiva en cuanto a seguridad, los errores humanos son utilizados como información importante, para mejorar la seguridad y no para castigar a quienes lo cometen. Que los individuos comparten el error, y de ese modo la organización puede tomar un enfoque proactivo hacia la seguridad de vuelo.

Ante la pregunta sobre si en base a su experiencia pudo observar alguna tripulación con más o menos indisciplina que la que pudo verificar que surgía de la caja negra del 3142 dijo: “Podría pensar en varias que fueron realmente malas ó peores, una actividad extremadamente seria como por ejemplo, dejar a un auxiliar de vuelo volar la aeronave; o la aeronave que se estrelló en Nueva York, que era un vuelo de carga donde estaban fumando marihuana, no obstante diría que la tripulación de LAPA estaría en el “Top Ten”.

Al profundizar en el tema en relación a si conforme su experiencia una gerencia de operaciones (sea una compañía grande, mediana o chica), puede trabajar divorciada de la gerencia general de la empresa, respondió: “No creo que puedan trabajar separadamente, ambas son parte de la organización”.

Acerca de quién determina la cultura organizacional de una empresa aerocomercial, si es la gerencia general o la gerencia de operaciones dijo: “La verdadera cultura de seguridad fluye desde el más alto funcionario, el superior y luego baja a las demás gerencias”.

Agregó que para López Camelo, la Gerencia de Operaciones no actuó sola sino que tuvo el visado o la autorización de la parte ejecutiva de la empresa; que la circulación de información determina el conocimiento de los directivos de la empresa respecto de la omisión del cumplimiento de las normas y la aceptación de dicha situación. Que la estructura de la empresa fue creciendo y se fue “aggiornando” a ese crecimiento; la forma de designación era bastante cambiante y no era clara. Que la autoridad aeronáutica solicita en su informe final, que se mejore la forma de designación de los pilotos como comandantes de la flota. Que dentro de la estructura de la empresa hay tres culturas: la nacional, la de la organización y la profesional, y quien impone la cultura de la organización es el ejecutivo responsable y de ahí para abajo a quien le corresponda el nivel de decisión, específicamente en este caso del manual de operaciones. Agregó que la ignorancia deliberada de los antecedentes de Weigel, vulnerando las normas que regulan la instrucción,

Poder Judicial de la Nación

involucra todos los niveles de decisión, más allá de la gerencia de operaciones; que esto no es casual; que él no cree que una administración pueda decidirse a un nivel intermedio, y estamos frente a una cultura empresaria. Que su proceso de instrucción fue anormal, y esa anormalidad no es puntualmente de una persona, es sistémica, de una organización.

Por último, recordó el Sr. Fiscal que ha sostenido Helmreich que un error humano no se produce en el vacío, frecuentemente es parte de una cultura organizacional; que el punto crítico no es la ocurrencia del error, sino la mala gestión del error; que muchas veces los errores pueden ser gestionados y mitigados, un error puede bien no ser detectado (inadvertido), y en el peor de los casos un error puede ser mal administrado.

Sostuvo el Ministerio Público que, en los diferentes descargos efectuados durante este juicio, Boyd se defendió de los cargos mencionados, efectuando una serie de manifestaciones que no alcanzan a conmover la plataforma fáctica enunciada.

Así, en varios de sus descargos manifestó que el axioma básico de LAPA S.A. era seguridad, cumplimiento de la programación, servicio al pasajero y economía. Que sin embargo, a la luz de la prueba colectada y detallada precedentemente, se permite cambiar dicho axioma, a fin de señalar que primero estaba el cumplimiento de la programación y en segundo término la seguridad.

Para ello, se refirió al anexo 1 de su prueba, que fuera exhibido al testigo Morlini, ex Gerente de Planificación Comercial de Lapa, sobre el que mucho se interrógó acerca de la política tarifaria de la Compañía. Deteniéndose en el gráfico de la Página nro. 2, observando la evolución de la empresa hasta fines de 1999 en el transporte de pasajeros, dijo que evidentemente el crecimiento es exponencial, y preguntándose cómo se cumplimentaban estas demandas de los clientes cuando las vacaciones de los pilotos también aumentaban en proporción, sostuvo que era a expendio de la seguridad.

Que se ha dicho que las vacaciones eran “arrastradas” antes de este managment que Boyd encarnaba desde abril de 1996, pero para no fatigar más con períodos vacacionales y dar por tierra con esa hipótesis, citó el caso del piloto y testigo Raimondi, quien dijo que había ingresado en diciembre de 1997, que reclamó sus vacaciones, no se las otorgaron y aclaró que las de 1998 y 1999 no se las tomó completas; mientras tanto, el Sr. Fiscal señaló que el gráfico indica mayor trabajo.

Que Boyd manifestó en su último descargo que no es experto en seguridad, que concurrió al seminario de seguridad de Boeing y no entendió nada, por lo que a criterio de esa Fiscalía, su confesión no hace más que ratificar la ausencia de una verdadera política de seguridad operativa en este sentido. Ello así teniendo en cuenta que el Manual de Operaciones de Vuelo de 1999, vigente a la fecha del accidente, lo investía como responsable de la seguridad aérea de LAPA S.A. Que indicó también que no había presión industrial, todo lo cual no se condice con la deuda vacacional ya mencionada, siendo que muchos de los pilotos mencionaron que la empresa estaba en expansión y por lo tanto había que “ponerle el hombro”.

SITUACION DE BOYD

Sostuvo el Ministerio Público que el nombrado ha creado un riesgo jurídicamente desaprobado que se ha visto realizado en un resultado típicamente relevante para el derecho penal como lo es la producción de un accidente aéreo y que a consecuencia de éste se causaron muertes y las lesiones a las víctimas de este suceso.

Expresó que el Sr. Boyd se desempeñaba como Gerente General de la empresa LAPA, y entre una de las funciones más destacadas que debía desarrollar era el control de todos los aspectos relacionados con la seguridad operacional de la aerolínea. Que la creación del riesgo desaprobado por él causado es justamente no haber ejercido correctamente ese rol y consecuentemente no haber controlado debidamente los aspectos relacionados con la seguridad aerea de la empresa.

Que a partir de ese riesgo jurídicamente desaprobado y a través de una cadena causal de hechos se desemboca en que ese riesgo se vio

Poder Judicial de la Nación

realizado en un resultado típicamente relevante para el derecho penal como es la causación del accidente que nos ocupa y la producción de muerte y lesiones en las víctimas del suceso.

Que el descuido de los aspectos operacionales relacionados con la seguridad aérea, por parte de quien tenía a su cargo la supervisión, según la normativa interna de LAPA SA, de esta parte vital del funcionamiento de una empresa aerocomercial, ha sido calificada por los peritos actuantes en la causa como una “condición latente de producción de un accidente aéreo”.

Que estas condiciones latentes se materializaron, y allí el incremento del riesgo que se le enrostra al Sr. Boyd en todas las deficiencias operativas que fueron probadas a lo largo de este proceso, lo que permitiera, entre otras falencias, que el piloto Weigel siguiera volando al mando de las aeronaves de la empresa a pesar de sus innegables deficiencias técnicas y la deficiente instrucción recibida.

Siguiendo con el análisis de esta cadena causal de hechos producto de la falta de control del Sr. Boyd de los aspectos de seguridad aérea, se arriba a la circunstancia de que el 31 de agosto de 1999 el nombrado Weigel fuera programado junto a un copiloto que también poseía deficiencias operativas para el cumplimiento de su rol en la cabina de una aeronave producto de una insuficiente instrucción, para tripular el vuelo 3142 Bs As. - Córdoba. Y que es allí donde los nombrados pilotos cometen todos los errores dentro de la cabina del avión Boeing 737-200 –previsibles porque fueron similares a los que en el período de instrucción los encargados de ésta se los anotaron como observaciones- produciendo el accidente aéreo y las consecuentes muertes y lesiones en las víctimas de este suceso.

Que en este caso, el nexo de determinación también se encuentra probado pues si el Sr. Boyd hubiese cumplido acabadamente con el rol asignado dentro de la empresa -esto es velar por el principio de seguridad- no se hubieran presentado todas las fallas en el sistema de seguridad y por ende Weigel y Etcheverry no hubiesen sido programados juntos, no se hubiera

producido el accidente y mucho menos se hubieran causado muertes y lesiones a las personas.

Que en este punto, quiso hacer un breve comentario respecto al problema de las conductas omisivas en el ámbito de los tipos imprudentes. Dijo que el Ministerio Público entiende que en todas aquellas conductas que se enmarcan dentro de un tipo imprudente coexisten formas comisivas u omisivas; en estas últimas, siempre se verifica que en un segmento de la conducta el autor efectúa una conducta negativa al no cumplir con un mandato o norma de cuidado (por ejemplo no respetar la luz roja del semáforo) y ello no implica que nos enfrentemos al tema tan extensamente tratado por la doctrina y la jurisprudencia de nuestro país de la omisión propia e impropia y la eventual legalidad o ilegalidad de la aplicación de este último instituto.

Que esa discusión se puede dar en el ámbito de los delitos dolosos pero de ninguna manera en los tipos imprudentes, atento a la propia construcción del tipo penal, en donde coexisten dos modalidades: comisión y omisión.

Que Maximiliano Rusconi al abordar esta cuestión ha dicho que “...de la misma manera que en los delitos dolosos, es posible encontrar formas comisivas u omisivas. Así es posible que el autor realice una acción positiva sin el debido cuidado, como una omisión sin el cuidado exigido. Ambas modalidades se caracterizan, no por la comisión o la omisión de una acción, sino por la falta de cuidado, de diligencia o de prudencia al momento de hacer o de omitir (RUSCONI, Maximiliano, “Derecho Penal, Parte General, Bs. As., Ed. Ad Hoc., 2007, pág. 381) .

Que por su parte, el profesor Terragni afirma que “...por nuestra parte entendemos que toda forma de culpa, entendida esta idea en sentido amplio, contiene un elemento negativo (la falta de diligencia, de cuidado, de prudencia) que no debe confundirse con la omisión de la acción. Es posible una acción positiva sin el debido cuidado, tanto como una omisión que demuestre la ausencia de los resguardos exigidos, porque la falta de cuidado no afecta el carácter comisivo del hecho...” (TERRAGNI, Marco Antonio,

Poder Judicial de la Nación

“Autor, partícipe y víctima en el delito culposo”, Santa Fe, Ed. Rubinzal Culzoni, 2008, pág. 38).

Afirmó que en este caso, también el resultado del suceso está cubierto por el fin de protección de la norma de cuidado. Sostuvo que todo incremento del riesgo permitido o creación del riesgo jurídicamente desaprobado implica una culpa antirreglamentaria, en este caso el Sr. Boyd, siempre a entender de esa parte, ha violado la normativa prevista en el manual de operaciones de vuelo de la empresa LAPA, Capítulo 2, artículo 2-2.6 según edición 1997 o 2-2.5 edición de 1999, que además se encuentra relacionado con el adjunto “B” del ROATAC.

Que la normativa mencionada asigna al gerente general el control de toda la seguridad operacional de vuelo de la empresa, con el fin de cubrir correctamente todos los aspectos de ese principio aeronáutico tan importante y consecuentemente disminuir los riesgos propios de la actividad aérea previniendo la producción de accidentes aéreos.

Que el Sr. Boyd debía haber vigilado que las Gerencias Operativas y Jefaturas de Línea de LAPA observaran todos los estándares de seguridad de la actividad a fin de reducir al máximo la posibilidad de que se produzca un accidente, pero, lamentablemente, no cumplió con los deberes inherentes a su cargo, lo que determinó que la empresa operara con un sinnúmero de fallas en la seguridad que hacían previsibles la producción de un accidente, tal como ocurrió en este penoso hecho.

Que desde esta perspectiva, el fatal y trágico desenlace del 31 de agosto de 1999 constituye un resultado que las normas de cuidado violadas en el caso pretendían impedir, o lo que es lo mismo, aquél que el derecho penal deseaba soslayar mediante la imposición de cierto deber de diligencia.

Que, por lo tanto, puede afirmar que la evitación del resultado accidente aéreo y muerte y lesiones producidas a las víctimas estaba cubierta por el fin de protección de las normas desobedecidas por el Sr. Boyd.

Respecto a si el Sr. Boyd puede ampararse en el llamado principio de confianza para descartar su responsabilidad penal en los hechos que nos ocupan, la respuesta en este caso debe ser negativa en razón de que el control de toda la seguridad operacional de la empresa era una función que debía cumplir directamente él según el manual vigente, sin que se pueda esgrimir –para descargar esa responsabilidad- que esa función había sido delegada en otro funcionario de la misma. Que sobre este punto, son válidas todas las consideraciones dogmáticas efectuadas por el profesor español Feijóo Sánchez y a las que se remite por razones de brevedad.

Que él tenía la obligación de vigilar el funcionamiento de las distintas gerencias operativas de la empresa para que éstas delimiten su actividad dentro de los estándares de seguridad permitidos y de esa forma evitar la causación de accidentes aéreos. Que por ello, teniendo probado que el encartado debió advertir (a través de las reuniones diarias y semanales) que la Jefatura de Línea y la Gerencia de operaciones de LAPA venían desarrollando una serie de actividades por encima del estándar señalado, transformando lo hasta entonces permitido en prohibido, es que, en razón de su puesto de guardián de toda la seguridad operacional (Director General), debió inmediatamente implementar medidas de precaución o control para reconducir ese riesgo a los márgenes de seguridad normativamente establecidos.

Que al incumplir con su función de Director General, creó un riesgo desaprobado que, inevitablemente, acabó materializándose en el accidente aéreo acaecido en la especie, el cual, por los motivos expuestos, resultaba ser “ex ante” una consecuencia altamente previsible para el autor; todo lo cual determina que pueda imputársele a título personal.

Que dicho de otro modo, también en este caso se puede completar el segundo juicio de imputación: que el resultado acaecido en autos es la directa derivación de la creación, por parte del Sr. boyd, de un riesgo jurídicamente desaprobado.

3.- Imputación de VALERIO FRANCISCO DIEHL:

Expresó el Sr. Fiscal que se le atribuye haberse desempeñado negligentemente como Gerente de Operaciones de la firma LAPA SA durante

Poder Judicial de la Nación

el período comprendido entre el 18 julio de 1996 y el 2 de julio de 1999, fecha ésta en que presentara su renuncia a la gerencia. Que, concretamente, en razón del puesto que ostentó en la empresa, su conducta consistió, por un lado, en promover a Gustavo Adolfo Weigel como Comandante de la línea Boeing 737-200 a pesar de sus misérrimas características operativas, y por el otro, en decidir la contratación de Luis Adolfo Etcheverry y presentarlo ante la autoridad aeronáutica como “Primer Oficial”, con una insuficiente instrucción y mediando, en el último año, sanciones disciplinarias en su haber. De allí que, a la luz de las circunstancias apuntadas, Diehl debió rechazar el ingreso de Etcheverry y no haber promovido a Weigel como comandante dentro de la empresa, o en su defecto, instruir, respecto de este último, al jefe de línea 737-200, en su rol de jefe de instructores, con el fin de que incrementara sus parámetros de evaluación, tal como le era exigible por el Manual de Operaciones de vuelo de 1997, vigente a la fecha del ascenso e incorporación de los nombrados, como una de las funciones de su gerencia (Capítulo 2-2 - Tareas y responsabilidades de la Gerencia de Operaciones-, 2-2.1, párrafos 9 y 10), consistentes en:

- Establecer, conjuntamente con las Jefaturas de Línea, los criterios de selección de los postulantes a los cargos de pilotos en función de las necesidades empresariales.
- Analizar y supervisar los cursos de instrucción previstos, tanto para los postulantes como para los pilotos en actividad.

Que, en consecuencia, la inobservancia del cuidado señalado en los párrafos precedentes incrementó a niveles jurídicamente prohibidos el riesgo de que se produjera, el 31 de agosto de 1999, la deficiente actitud operativa desplegada por ambos pilotos y durante la maniobra de despegue que provocó la muerte de sesenta y dos pasajeros, tres tripulantes y dos transeúntes, así como las lesiones de gravedad de diversas personas. Que precisamente, su accionar negligente se tradujo en un deficiente ejercicio de su función de control sobre la actividad de ambos pilotos, omitiendo tomar

medidas tendientes a impedir el ascenso de Weigel y controlar los antecedentes técnicos y disciplinarios de Etcheverry a su ingreso a la compañía como copiloto, durante su gerenciamiento. Que en este contexto:

1. Dispuso la promoción de Weigel a Comandante de Boeing a pesar de los antecedentes técnicos negativos por él conocidos, el día 17 de diciembre de 1998.

2. Permitió el ingreso de Etcheverry como copiloto a la empresa el 11 de enero de 1999, con una instrucción insuficiente y, mediando antecedentes de sanciones de inhabilitación y multa para volar impuesta por la autoridad aeronáutica.

Que en primer término, hará una remisión a las falencias detectadas en los legajos de los pilotos Weigel y Etcheverry descripta ya en esta audiencia a fin de recordar sus performances a lo largo de sus carreras. Dijo que es menester indicar que Valerio Diehl llega a la Gerencia de Operaciones de Lapa con fecha 18 de julio de 1996, con lo cual, si bien no participó en el proceso instructivo de Weigel con anterioridad a esta fecha, el conocimiento del mismo y sus observaciones no le pudieron ni debieron ser inadvertidas o desatendidas desde el rol que desempeñó en la empresa y con las facultades de designación de Comandantes y Copilotos que poseía conforme el MOV 97 (Cap. 2-4.1 y 2-4.5), todo lo cual supone un conocimiento integral del candidato; observaciones que además de su perseverancia en el tiempo, fundamentalmente respecto de Weigel, y en lo particular de Etcheverry, tuvieron una trágica correlación la noche del 31 de agosto de 1999, con el resultado de muerte y lesiones conocido.

Que en el caso de Comandante Weigel, además de lo mencionado que muestra a las claras sus características negativas, Valerio Diehl a cargo de la Gerencia de Operaciones, designó a éste sin respetarse la exigencia para un candidato a comandante en la empresa, cual era poseer “1.500 horas de copiloto de jet en LAPA”. Que esto surge de una acabada lectura de los parametros fijados en la reunión de instructores de septiembre de 1998 –anexo 45 de Borsani-, donde claramente surge uno de los requisitos establecidos en este sentido, el cual además se vio plasmado a posteriori en el

Poder Judicial de la Nación

mov de 1999. Que es menester indicar la imposibilidad de recurrir al Manual de Operaciones de 1997 –vigente a la fecha de ascenso de Weigel- ya que éste carecía de dicho capítulo 11 de instrucción, donde en los manuales de 1995 y 1999, se fijaban las horas mínimas para acceder a la comandancia. Con lo cual, considerando lo dicho por Borsani en ampliación de indagatoria, acerca de que “A cada año le corresponde su manual”, ante la inexistencia del mismo, el parámetro más cercano es el requisito establecido en aquella reunión donde se trataba el ascenso de Weigel.

Agregó que la contabilidad de las horas de vuelo que tenía Weigel cuando fue ascendido a comandante violando las normas de la compañía, con el aval de Diehl y Borsani, surge sencillamente de la resta de las horas de vuelo que poseía al 31 de agosto de 1999 (1.710 hs) , con la actividad de vuelo desde enero del año 1999 (524,32), lo que da 1.185, hs., que al 17 de diciembre de 1998 era aún menor. Que toda esta documentación obran en el informe de la JIAAC en la Actividad de Vuelo del Comandante Weigel.

Que por otra parte, un candidato que desde el 22 de julio de 1996 venía desempeñándose en la línea tratando de alcanzar la posición de Comando que recién logró 2 años y 5 meses más tarde, al menos debió motivar de su parte, como jefe absoluto de la totalidad de las flota, un cuidado mayor al debido que no se suscitó, conforme a la prueba reunida, y que posibilitó darle un rango de privilegio a Weigel en la actividad aeronáutica. Que en este aspecto, debe notarse la diferenciación de trato que, en otra flota (B 757), siendo Fabián Chionetti Jefe de Línea pero Diehl Gerente de Operaciones, se le dio al Cdte. Héctor Noya, quien intentaba llegar a esa línea por exceso de plazo en la adaptación – sólo 7 meses, comparándolo con Weigel – y se lo reubicó en su línea anterior (737-200): un trato totalmente diferencial para una concepción general de política operativa de transiciones (– Anexo 129 Prueba Chionetti -).

Que en apoyatura de esta imputación, expresó que para la Junta de Investigaciones, las calificaciones generales en inspecciones en vuelo y en simulador fueron en casi todos los casos “satisface”, aún en ciertos casos en que un importante porcentaje de los ítems estuvieran debajo de esa calificación y aunque las observaciones fuesen importantes en cantidad y calidad. Agrega que las observaciones en cantidad superan las normales, y muchas de ellas están referidas a características negativas del piloto que se repiten, permaneciendo a través de distintos tipos de aeronaves y del tiempo, como por ejemplo: lentitud en reacciones y movimientos ante situaciones críticas, desconocimiento o falta de aprendizaje de los ítems a efectuar de memoria, inicio de maniobras sin la correspondiente configuración inicial y sin briefing, falta de coordinación en cabina en forma muy repetida y en distintas circunstancias del vuelo, influencia de factores físicos o personales de tipo no definido sobre las actuaciones de pilotaje, falta de conocimiento suficiente de sistemas y procedimientos que influían sobre su accionar en cabina, no siendo suficientemente rápida su capacidad de razonamiento para reemplazar esa falta.

Indicó que el Comodoro Pelliza, investigador jefe de la JIAAC, así lo ratificó en su testimonio ante el Tribunal, y condicen de manera inequívoca en este sentido los Peritos Velasco y Prelooker en sus conclusiones, ratificadas en esta audiencia. Que sostiene el primero “...Con ello, es imposible considerar que pasaran inadvertidas a sus jefes directos sus dificultades tanto en sus condiciones de operación como las reacciones de factores humanos. No podían interpretarse como situaciones momentáneas, no se efectuó un seguimiento adecuado de evolución, se procedió sin la seriedad correspondiente a la responsabilidad necesaria en la promoción del personal de vuelo y sin tener en cuenta las consecuencias trágicas que pudiera acarrear tal filosofía empresarial.

Que sostiene el segundo: “de la lectura de las observaciones realizadas durante toda la carrera de Weigel surge una notoria falencia en las capacidades necesarias para conducir con seguridad una operación de vuelo. Una insuficiente técnica de vuelo, sumada a escasos conocimientos del avión

Poder Judicial de la Nación

y una falta de capacidad para administrar los recursos disponibles en la cabina de manera de poder enfrentar cualquier situación con eficiencia y seguridad, configuran una realidad de características crónicas confirmada por una amplia gama de instructores en dos tipos diferentes de equipos. A lo largo de seis años de trayectoria profesional y pese a los esfuerzos de instrucción que se puedan haber realizado, no hubo notoria mejoría en los problemas evidenciados. No obstante, no parece haber habido un análisis general del cuadro presentado interpretándose las falencias detectadas como de tipo circunstancial, pasando por alto la evidencia de estar en presencia de un cierto grado de irrecuperabilidad en las condiciones del Comandante Weigel. Esta falta de análisis constituye una muy importante brecha producida en el marco de la seguridad y recae en los superiores inmediatos de este piloto (Jefe de Línea y Gerente de Operaciones) y la responsabilidad de no haber detectado esta realidad y haber actuado en consecuencia”.

Que asimismo, Napoleón Taboada, en relación a su conclusión de lo que sucedió el 31 de agosto de 1999, manifestó que pudieron haber pasado muchas cosas, pero concretamente, al referirse a Gustavo Weigel, indicó que era una excelente persona, pero que a su entender no tenía la experiencia necesaria para ejercer el cargo de comandante, tendría que haber volado más tiempo como primer oficial., afirmando que: “si Gustavo Weigel hubiese tenido más experiencia se hubiera solucionado el problema”.

Que también el Perito oficial López Camelo en su informe, destaca lo inusual del tiempo de habilitación de acuerdo a los estándares de la industria aerocomercial y a los programas de instrucción y procedimientos que deberían estar contemplados en el Manual de Instrucción, que es parte del Manual de Operaciones. Que el nombrado indicó que la posibilidad de no reunir las exigencias para el perfil requerido en la función establecida en el manual de instrucción, debió haber sido una posibilidad contemplada y perfectamente definida; que para la conducción empresarial, el ascenso del comandante Weigel ha sido producto de una necesidad sin límites; que es

imposible considerar que le pasaran inadvertidas a sus superiores Diehl y Borsani sus dificultades técnicas, como las irregularidades y violaciones en los procesos de instrucción; que ignoraron deliberadamente los antecedentes técnicos profesionales que existían sobre el comandante Weigel, vulnerando sistemáticamente las normas que regulan la instrucción con una irresponsabilidad inadmisibles para su nivel de conducción: que no se han tenido en cuenta estas falencias de Weigel por los responsables superiores de la conducción empresarial, refiriéndose indudablemente al jefe de línea y al gerente de operaciones.

Destacó en este punto –la instrucción de Weigel- los testimonios vertidos en el debate por el Comandante Instructor Ernesto Agustín García, Marcelo Gallino, Fabián Ramón Pérez, el Inspector Juan Antonio Fortuny.

Agregó que para Helmreich, solamente analizando la instrucción recibida por el Comandante Weigel en el Boeing 737 200, se demuestran las violaciones de la empresa LAPA a las normas y en particular, en una persona que requería instrucción y seguimiento muy cercano por los antecedentes profesionales negativos.

Que en palabras de Mc Innis, todos los avisos que el comandante Weigel dio, acerca de su bajo nivel de competencia profesional, se hicieron evidentes en el accidente: una técnica de vuelo pobre, insuficientes conocimientos de los sistemas del avión, sumados a un perfil dotado de un grado importante de indisciplina profesional que le hizo imposible corregir a lo largo de toda su carrera, las múltiples observaciones que mereció respecto de su incapacidad para ordenar su cabina y coordinar de manera eficiente todos los recursos a su disposición, conllevaron a una actuación desafortunada durante el carreteo y despegue del vuelo 3142. Que estos avisos estaban presentes dentro del sistema y no fueron tomados en consideración.

En relación a la personalidad que Weigel mostraba en su ambiente laboral, dijo que muchas de sus compañeras de vuelo, tanto azafatas como comisarios de abordaje (Jaquelina Visconti, Paula Baccarini, Mariana Llovera, María Alejandra Suárez, Nelly Gutiérrez, María Victoria Bartet, Celia Casagrande), fueron contestes al describirla. Que sobre la influencia de

Poder Judicial de la Nación

las circunstancias de su personalidad en la operación aeronáutica, recordó lo expresado por Nelly Gutiérrez, María Victoria Bartet y Andrés Brancale.

Sostuvo que todos los elementos de prueba apuntados no pudieron pasar inadvertidos para Diehl, quien no pudo desconocer las características negativas de Weigel, por cuanto, en virtud del puesto que ostentó en la firma desde julio de 1996, tuvo a la vista, en varias oportunidades, los pésimos antecedentes obrantes en su legajo profesional. Que en este contexto, sin embargo, aquél le otorgó la habilitación de Comandante de Boeing 737-200, habiéndole demandado a Weigel un lapso de adaptación superior a la normal debido a las falencias evidenciadas durante su instrucción para dicho puesto, extendiéndose a dos años y cinco meses, exageradamente por encima de la media y desatendiendo a su paupérrima curva de aprendizaje teórico y práctico, tal como muestran las diversas recomendaciones de estudio sobre el avión que desde el 1 de julio de 1996 al 9 de octubre de 1998 le fueron remarcando sus instructores y examinadores, amén de su bagaje en la línea SAAB 340.

Que con su negligencia, Diehl, mediando la designación de Weigel, inobservó reglas de seguridad básicas de la aeronavegación otorgándole funciones para las cuales jamás estuvo adaptado, no constituye la cantidad de despegues y aterrizajes que en dicha posición efectuó anteriormente o las horas de vuelo en conjunto que él mismo pudiera deparar para escudar su nombramiento, ni siquiera el informe de un jefe de línea que lo impusiera de sus condiciones. Que su función indelegable dentro de la Compañía es la de nombrar a los Comandantes y a los Copilotos conforme el MOV, y a la fecha del ascenso de Weigel éste no era un desconocido en la empresa sino uno de los más antiguos y demorados, su situación le debió deparar toda su atención y rechazar su postulación a Comandante.

En cuanto a Etcheverry, manifestó el Sr. Fiscal que era un inexperto absoluto en la línea Boeing 737-200, procedía de Southern Winds donde había efectuado un curso para su ingreso en otro tipo de avión e

inmediatamente antes de comenzar a cumplir funciones fue absorbido por LAPA. Que como ingresante debía efectuar un curso completo que incluía sesiones de simulador sin salteo o acumulación de turnos, todo ello por lógica y programa didáctico de Boeing aprobado por la fuerza aérea para LAPA – agregado al juicio-, además de la magnitud de los conocimientos que debía adquirir en cada lección individual, pero no fue así; que era un novato.

Que conforme surge de su Curso Inicial, el 24 de diciembre de 1998, Etcheverry recibió una instrucción insuficiente e inadecuada al acumularse los Turnos 5 y 6, todo lo cual implica que ese día y conforme las horas asignadas a cada turno individual –6 horas– el candidato realizó 12 hs. seguidas en simulador; todo lo cual conlleva una imposibilidad pedagógica y atencional, por fuera no sólo de las normas de entrenamiento sino señalando que además era su Curso Inicial. Que más aún, hubo un quiebre de los tiempos mínimos y máximos de vuelos previstos para entrenamiento en el art. 45 del Decreto 671/94; todo lo cual no llamó la atención del Gerente de Operaciones o del Jefe de Línea en su rol de controladores y vigilantes de la actividad de sus pilotos hacia una conducta segura de la aeronavegación.

En este punto, recordó el testimonio de Jorge Luis Valdez, quien efectuara el curso inicial con Etcheverry en el Simulador.

Que asimismo, según constancias de su entrenamiento posterior – agregado por el Perito De Jean a fs. 16445-, Etcheverry solamente habría hecho un vuelo con instructor con el Comandante Biró, en fecha 22 de julio de 1999, esto es a cuarenta días de la tragedia, sin registrarse ningún antecedente anterior. Que el Comandante Biró recordó en debate haber efectuado un vuelo con Etcheverry sin poder precisar la fecha, todo lo cual muestra a las claras la falta de entrenamiento adecuado y conforme a la línea que padeció Luis Etcheverry.

Que al margen de ello, surge la cantidad de observaciones que en la oportunidad le efectuara su instructor Baigorri a las cuales ya hiciera mención en este alegato, formulando su remisión.

Poder Judicial de la Nación

Que para la JIAAC, del legajo de Etcheverry y de la información que proporcionaron comandantes que volaron con él dentro y fuera de LAPA –en esta última apenas 8 meses-, surge que el copiloto, además de tener una definida habilidad manual para el vuelo, tenía las siguientes características: tendencia a no seguir los procedimientos según las listas de control y no respetar las secuencias; cuando las utilizaba, lo hacía de memoria sin saberlas correctamente; en ocasiones, lo hacía de tal modo y velocidad que no alcanzaba a verificar realmente los ítems que iba leyendo. Que estas características negativas, la Junta las asocia a procedimientos del 3142 durante el cual las listas de procedimiento se llevaron a cabo en forma poco seria, se saltó la Lista before take off; quien debía verificar y responder ítems lo hacía con respuestas que no siempre se correspondían, se nombraron ítems que no existían y no se efectuó en forma completa el before take off briefing antes de la puesta en marcha, ni se revió antes del despegue.

Indicó que ello es claro y evidente, con sólo remitirse al CVR y contraponerlo con sus antecedentes.

Que para Prelooker, Etcheverry poseía todas las condiciones potenciales para ser un buen piloto de línea.

Agregó que en todas las empresas de transporte aéreo, los copilotos ingresantes son sometidos a un programa de adaptación, no sólo al tipo de avión a volar sino también a las normas y particularidades específicas del tipo de operación llevada a cabo por la empresa, de modo de transformarlos en operadores seguros, eficientes y respetuosos de la normativa interna de la misma. Que Etcheverry estaba capacitado para recibir este tipo de instrucción. Que un programa de este tipo incluye habitualmente el vuelo de línea con comandante instructor durante los primeros meses de actividad (tres a seis), con frecuentes informes al jefe de línea; pero Etcheverry tuvo solo uno (Biró). Que también incluye verificaciones de ruta por el propio Jefe de Línea o un inspector designado por éste para evaluar la evolución en su adaptación y constatar los progresos realizados. Que este seguimiento se complementa con

pequeños cursos de repaso de sistemas y performance, hasta el momento en que corresponda al piloto hacer su primer entrenamiento recurrential en simulador. Señaló que no existe en el legajo de Etcheverry ninguna constancia de actividad de este tipo, excepto la instrucción inicial recibida al ingresar.

Expresó que es elocuente recurrir al Perito de parte Jorge Dejean (Informe de Disidencias con Jorge Preoloker, pag 11, pto. 1.7) quien sostuvo: “Efectivamente, hay constancia de un solo vuelo realizado con Instructor (J Biró), lo cual no requiere necesariamente decir que realizó un solo vuelo. Por otra parte, si un copiloto no presenta problemas en su instrucción y desempeño (que es el caso de Etcheverry, como el mismo Sr. Preoloker dice) no se ve la necesidad que vuele con instructores, sino que es suficiente programarlo con comandantes de experiencia apropiada entre los cuales estaba Weigel”.

Mencionó que todas estas falencias de entrenamiento, que de haber existido podrían haber corregido las iniciales performances negativas del inexperto Etcheverry -conforme las normativas de la empresa, ROA-TAC y NESTAR- no se verificaron; y así sus primigenias conductas negativas profesionales se vieron reflejadas en la práctica la noche del 31 de agosto de 1999, cuando LAPA S.A. puso en una cabina dos pilotos absolutamente mal instruidos y con baja experiencia y calidad profesional.

Posteriormente se refirió a las sanciones de Etcheverry.

Adujo que, en consonancia con el MOV '97, cuyo cumplimiento le cabía observar a Diehl al ingreso de Etcheverry (Cap. 2-2.1 recientemente citado), éste junto a las jefaturas de Línea establecía los requisitos de opción para ascenso o ingreso a la Compañía.

Recordó que ante una pregunta del Ministerio Público Fiscal a Diehl, sobre cómo se elaboraban las pautas para los diversos candidatos para acceder a las flotas, éste señaló: “se hacen en conjunto con los jefes de línea”, admitiendo así su participación, lo cual no podría de ser de otra manera conforme la normativa del MOV citada.

Que hay que notar en este sentido, que en la prueba producida en el debate, particularmente: Anexo 25 y 33 -prueba Borsani – y Anexos 79, 80 y 89 -prueba Chionetti-, referidos a requisitos para optar como candidatos

Poder Judicial de la Nación

en diversas posiciones y diversas flotas de la compañía (entre el 8 de noviembre de 1996 y el 3 de septiembre de 1999), surge como una constante la ausencia de antecedentes técnicos y personales desfavorables; y si estos requisitos eran internos obviamente es de suponer con cierta lógica que ello se intensificaría con los ingresantes externos.

Que en este orden de ideas, en el Anexo 60 de Borsani, y para reflejar el paralelismo con la empresa LAN, a la cual tanto se ha traído a este debate como supuesto espejo, sobre similares requisitos de ingreso o ascenso, aquella excluye directamente a quienes en los “últimos DOS AÑOS tuvieron registro de faltas o incidentes aeronáuticos”.

Expresó que esta modalidad encuentra otra correlación en la documentación aportada por el Perito de parte Dejean – específicamente a fs. 16550/1 -, a fin de demostrar cómo era el proceso de selección de pilotos en la empresa LAPA, para lo cual acompañó constancias que determinan, al menos formalmente, un protocolo que conduce a un profundo conocimiento del candidato a través de su Curriculum Vitae y diversas técnicas que permiten visualizar la veracidad de lo que exhibe como experiencia aeronáutica.

Que respecto de Luis Adolfo Etcheverry, todo ello se ha soslayado, y Diehl permitió su ingreso a LAPA S.A. en la función de copiloto, quebrándose así la norma del Cap. 2-2.1 que se complementa con la modalidad de los requisitos de las opciones señaladas. Que así entonces, en relación al Primer Oficial Etcheverry, Diehl no podía dejar de recabar y desconocer los antecedentes sancionatorios de multa e inhabilitación de su matrícula de piloto comercial. Sin embargo, escasos días posteriores a la primera sanción de multa (20 de octubre de 1998) el Sr. Diehl, junto a una empleada de Recursos Humanos Gabriela Nóbrega, le tomaron su primera entrevista de evaluación para el ingreso (27 de octubre de 1998), sin que conste el chequeo de dato alguno al respecto, y acto seguido, durante los primeros días de noviembre, se dispuso el inicio de los cursos de instrucción en línea del nombrado Etcheverry.

Que así ingresó a la empresa, registrando en el último año calendario: Primero: una sanción de “inhabilitación temporal” –levantada el 15 de diciembre de 1998-, y Segundo: -otra de multa- impuesta el 20 de octubre de 1998 por la Fuerza Aérea durante su desempeño en la aeronave “SW” matrícula LV WNY, en virtud de haber aterrizado en el aeródromo de Río IV fuera del horario habilitado y en una pista sin balizamiento, lo que transformó la maniobra –según la autoridad aeronáutica- en riesgosa y temeraria. (fs. 53 y 54 Legajo 45836 de Luis Adolfo Etcheverry incorporado por lectura).

Que es decir que se produjo el ingreso de un piloto sancionado, en contrario de las opciones para ascensos que consuetudinariamente se pautaban en la compañía, completando la normativa del MOV Cap .2-2.1 y el protocolo de ingreso de pilotos mencionado, todo lo cual posibilitó su posición al 31 de agosto de 1999 como copiloto, sin que quien poseía la capacidad de designación del mismo como Gerente de Operaciones cumpliera debidamente su función. Que la norma del MOV reseñada, fija que el ingreso de candidatos será atendido conforme a las “normas empresariales”, pero acotó que sólo las “necesidades empresariales”, al efecto del reclutamiento de pilotos, interpretadas en un marco de expansión e inseguridad, pudieron soslayar antecedentes aeronáuticos de data reciente y peligrosidad profesional como los de Luis Etcheverry.

Que es menester indicar que el 11 de enero, a la DNTAC, quien suscribe la afectación como Copiloto de la empresa por ausencia momentánea de Valerio Diehl, es Fabián Chionetti; y a criterio de la Fiscalía, para esta fecha la existencia o ausencia de los antecedentes sancionatorios debió haber estado cumplimentada por el requisito de verificación de su Curriculum Vitae, atendiendo a que la primer entrevista con Diehl fue el 27 de octubre, es decir casi dos meses antes, ya que éstos se hallan en el expediente interno de la Fuerza Aérea y no en el inicial de la empresa.

Sostuvo que Prelooker afirma que los tripulantes del vuelo 3142, si bien son partícipes directos en la ocurrencia del accidente, no detentan una responsabilidad más que primaria por el mismo. Que por el

Poder Judicial de la Nación

contrario, tanto el Comandante Weigel como su copiloto, demás tripulantes pasajeros y transeúntes involucrados fueron víctimas de un sistema imperfecto, poco responsable y en gran parte poco conciente acerca de su papel respecto de la seguridad de las operaciones aéreas.

Manifestó que en sus dichos de descargo a tenor del art. 294 del Código Procesal Penal, Diehl defendió su función dentro de la compañía en diferentes afirmaciones que, con la prueba mencionada anteriormente quedaron desvirtuadas. Que a lo largo de sus indagatorias manifestó, entre otras cosas, que se ascendía a comandante por antigüedad e idoneidad profesional, situación que, como pudimos analizar no fue verificada en Weigel. Que indicó asimismo que cada turno de recurrent tenía una duración de cuatro horas, dos horas por piloto al mando y dos horas asistiendo, con una hora de briefing previo y una hora de debriefing posterior: sin embargo, estos tiempos no fueron respetados en la instrucción inicial de Etcheverry, como fuera probado por esa parte.

Que durante la etapa procesal anterior, fue rotundo en señalar que para la promoción de pilotos se tenía en cuenta, además de los antecedentes técnicos, que no tuvieran ninguna infracción aeronáutica, situación que evidencia su obrar negligente en el ingreso de Etcheverry. Que en su primera declaración manifestó además que conocía por información del jefe de línea, al que reportaban todos los instructores, la capacidad e idoneidad técnica de los posibles postulantes, las que analizaba junto al nombrado a fin de determinar los ascensos donde se consideraban horas de vuelo, antigüedad, etc., y como figuraba en el Manual de Operaciones, 1.500 horas en el tipo de avión, requisito éste que según sus dichos podía modificarse de acuerdo a la idoneidad del candidato.

Que en este sentido, conforme la actividad de vuelo del comandante Weigel obrante en los informes adjuntos al informe final de la JIAAC, a fin de diciembre de 1998, fecha en que es ascendido, reunía menos de 1.186 horas de vuelo, y, como alegara, el nombrado no reunía la idoneidad

que el procesado Diehl mencionara para incumplir el requisito de 1.500 horas sobre el avión. Que asimismo, los testigos González Ramos, Biró y Vicente Sánchez no recordaban haber tratado en reuniones de instructores el caso de Gustavo Weigel, como una excepción.

Que también Diehl fue rotundo en señalar un acabado y completo conocimiento de los antecedentes del comandante Weigel al momento de aceptar y valorar su ascenso, pero sin embargo, tal completo conocimiento de los antecedentes de Weigel no lo hicieron dudar de la decisión de ascenderlo cuando del profuso análisis de la totalidad de los pericias oficiales surge que el nombrado no reunía condiciones para desempeñarse en una aeronave. Que se suma a ello el informe de la Junta sobre las características negativas de Gustavo Weigel.

Que agregó Diehl en esta audiencia que Weigel tenía 4 franjas doradas dentro de la empresa, porque era comandante de SAAB; que volaba de copiloto con 4 barras porque tenía que cumplir un lapso de adaptación al nuevo avión que lleva un tiempo. Que agregó que la curva de aprendizaje de los pilotos no es siempre la misma, y en esto dijo coincidir el Sr. Fiscal, porque conforme surge de su habilitación, el 22 julio de 1996 el mismo fue considerado como piloto de 737-200 y puesto de manera inmediata en transición a comandante, lo cual alcanzó, mediando un rechazo en el año 1997, recién dos años y cinco meses después, todo lo cual acredita fehacientemente que Weigel tenía una curva extremadamente lenta de aprendizaje a la luz de los tiempos normales de ascensos a esta función que surgen de los legajos del resto de los pilotos, incorporados en esta causa.

Que sostuvo Diehl que la decisión final del ascenso de comandantes y copilotos es de los instructores; que si hay un instructor, un inspector y un jefe de línea que decía que un piloto estaba aprobado, él no tenía fundamento para decir que no lo aprobaba cuando nunca había volado con ese piloto. Que sin embargo, en un intento de eludir las propias responsabilidades que le adjudicaba el MOV, Diehl se contradice con su primera versión en cuanto a que en aquella oportunidad había manifestado que conocía por información del jefe de línea, al que reportaban todos los

Poder Judicial de la Nación

instructores, la capacidad e idoneidad técnica de los posibles postulantes, las que analizaba junto al nombrado a fin de determinar los ascensos.

Que de esta manera, conforme a los elementos de prueba indicados, entiende el Sr. Fiscal que Valerio Diehl con su accionar negligente elevó el riesgo permitido de la actividad aeronáutica merced al nombramiento e incorporación como Comandante de Gustavo Adolfo Weigel y Copiloto a Luis Adolfo Etcheverry; y que ello ocurrió dentro de un marco empresarial expansivo que no le puso barrera alguna para tal decisión, sino que como ha tratado en los casos anteriores creaban un escenario general de riesgo que encontró su realización en la noche del 31 de agosto de 1999. Que Diehl ya no era el Gerente de Operaciones, pero con su inobservancia normativa los colocó en posiciones a las que nunca debieron haber accedido.

Que en conclusión, en relación a los hechos y prueba valorados respecto a las promociones de Weigel y Etcheverry, por la falta de control sobre la Gerencia de Operaciones que le competía a Ronaldo Boyd, solicitó la remisión a su imputación que ya ha mencionado anteriormente.

SITUACION DE VALERIO DIEHL

Sostuvo que el nombrado, ha creado un riesgo jurídicamente desaprobado que se ha visto realizado en un resultado típicamente relevante para el derecho penal. Que ese riesgo consiste en que, cumpliendo con su rol de Gerente de Operaciones de la empresa LAPA, promovió al cargo de Comandante al piloto Weigel a pesar de que conocía acabadamente los pésimos antecedentes técnicos con los que contaba. Que asimismo, cumpliendo el mismo rol permitió el ingreso a la empresa del piloto Etcheverry a pesar de que éste no contaba con las condiciones suficientes para ello ya que había tenido una pésima instrucción dentro de ésta y que a su vez contaba en su legajo con una sanción disciplinaria vigente al momento de la entrevista para el ingreso a la empresa, por parte de la autoridad aeronáutica.

Que a partir de ese incremento del riesgo se generó una cadena causal de hechos, también probadas a lo largo de este debate, que desembocó

en la producción del accidente del vuelo 3142 y en la causación de las muertes y lesiones en las víctimas del suceso.

Que en este caso, como en el de los otros imputados, entiende esa parte que si el Sr. Diehl hubiese cumplido con las obligaciones propias y específicas de su cargo en la empresa, Weigel nunca hubiese sido promovido a comandante de la línea Boeing 737-200 y Etcheverry nunca hubiese ingresado a la empresa como copiloto. Que en esa inteligencia, si el Sr. Diehl hubiese llevado a cabo la conducta alternativa conforme a derecho exigida, los pilotos Weigel y Etcheverry nunca hubiesen sido programados juntos para el vuelo que nos ocupa y consecuentemente no hubiesen cometido los errores dentro de la cabina que llevaron inexorablemente a la producción del accidente y a la causación del resultado muerte y lesiones.

Que en este caso, la culpa antirreglamentaria que esa parte le enrostra al Sr. Diehl es la violación a lo dispuesto en el capítulo 2, artículo 2-2.1 párrafos 9 y 10 del Manual de Operaciones de vuelo de la empresa ya sea en su versión del año 1997 o de 1999.

Que en dichas normas se establecían los criterios de selección de postulantes para pilotos en función de las necesidades empresariales, además de tener una función fundamental que era la de supervisar los cursos de instrucción para los postulantes como así también para los pilotos en actividad.

Que también se advirtió al momento de la valoración de la prueba que existían normas internas entre las distintas líneas de la empresa respecto de las pautas de selección del personal. Que una de ellas era la imposibilidad de incorporar a la empresa a un piloto que hubiera sido previamente sancionado por la autoridad de contralor.

Sostuvo que la respuesta a la pregunta de cuál es el fin de protección de esas normas aeronáuticas es clara y unívoca: disminuir los riesgos de la actividad aérea impidiendo que una aeronave sea tripulada por personas indebidamente capacitadas e indisciplinadas evitando, de esa manera, accidentes aéreos.

Poder Judicial de la Nación

Que de tal forma, el resultado lesivo verificado en estas actuaciones se encontraba bajo el manto de protección de las normas desatendidas por el Sr. Diehl.

Que las funciones y obligaciones que debía cumplir el Sr. Diehl eran inherentes a su cargo, por lo que él personalmente las debía cumplir; por tal razón, los incumplimientos probados no pueden ser descargados en ninguna otra persona vinculada al ámbito dirigenal de la empresa. Que en definitiva, en este caso particular tampoco puede utilizarse como correctivo de imputación objetiva el principio de confianza. Que más aún, se encuentra probado –a su criterio- que el Sr. Diehl conocía fehacientemente las deficientes capacidades técnicas de los pilotos Weigel y Etcheverry y a pesar de ello no ejerció su función de contralor permitiendo que los nombrados puedan comandar las aeronaves de la empresa hasta llegar al 31 de agosto de 1999 fecha en la que ocurrió el luctuoso suceso que nos ocupa.

Que en este caso también corresponde realizar los mismos comentarios que se efectuaron al analizar las situaciones de los Sres. Chionetti y Borsani en el sentido de que ese conocimiento especial que poseía el aquí imputado le permitía tener motivos objetivos, sólidos y concluyentes para dudar respecto de la capacidad técnica de los pilotos en cuestión lo que implicaba un deber de actuar a los efectos de que Weigel no sea promovido a comandante de la línea 737-200 y que Etcheverry no ingrese a la empresa en las condiciones en las que ingresó.

Que este razonamiento nos permite arribar a la misma conclusión que en los casos anteriores: ese actuar imprudente, en donde no cumplió con las normas y deberes a su cargo ha sido el generador del resultado y consecuentemente ello determina que la eventual imprudencia de los pilotos verificada al momento del accidente de ninguna manera excluye la responsabilidad penal del nombrado en el hecho ilícito que nos ocupa.

Que, en definitiva, el Sr. Diehl no cumplió acabadamente con su rol de control y de esa manera contribuyó a la producción del resultado lesivo

verificado en autos, y, consecuentemente, se ha podido completar el segundo juicio de imputación: la creación del riesgo jurídicamente desaprobado por parte del nombrado se vio realizado en un resultado típicamente relevante para el derecho penal.

4.- Imputación de GABRIEL MARÍA BORSANI

Expresó el Sr. Fiscal que se le atribuye a Gabriel María Borsani “no haber realizado diligentemente todas aquellas obligaciones de su cargo de Jefe de Línea 737-200 de L.A.P.A., habiendo permitido, sin tomar los debidos recaudos de cautela o precaución, el desarrollo de una instrucción deficiente, la presentación ante la Fuerza Aérea a los fines de su habilitación y el otorgamiento de funciones específicas en calidad de pilotos a los fallecidos Gustavo Weigel y Luis Etcheverry” posibilitando que la aeronave Boeing 737-200, matrícula LV-WRZ de la empresa, que partía desde el Aeroparque Jorge Newbery de la ciudad de Buenos Aires con destino a la ciudad de Córdoba el día 31 de agosto de 1999, en vuelo programado 3142, fuera operada por personal deficientemente capacitado, indebidamente habilitado e inhabilitado para ejercer funciones, y que como consecuencia de las fallas en la conducción de la aeronave, se produjera la colisión y el consecuente deceso de sesenta pasajeros, dos transeúntes y tres miembros de la tripulación.

Que en esas condiciones, y en atención a las responsabilidades que le atribuye el Manual de Operaciones de Vuelo -del año 1997, art. 2-2.3, reiteradas en el M.O.V. de 1999-, a entender de ese Ministerio Público Fiscal las obligaciones incumplidas por Borsani que se le imputan concretamente, generadoras del riesgo son:

- a) Cuidar el mantenimiento de la capacidad técnica de Gustavo Weigel y Luis Etcheverry.
- b) Control y conducción de todos los pilotos -concretamente de los pilotos Weigel y Etcheverry- hacia una conducta de seguridad en la operación, de acuerdo con las políticas y procedimientos establecidos por la Empresa.
- c) Calificación de pilotos.

Poder Judicial de la Nación

d) Vigilar e informar a la Gerencia de Operaciones de la capacidad técnica de los Copilotos, y en especial de su idoneidad para su posible promoción a Comandantes.

e) Coordinar con Programación de Tripulaciones (previsión y programación) la actividad de los tripulantes de cockpit, en este caso un vuelo operado por personal indebidamente habilitado e inhabilitado; Weigel vencido en vacaciones y 26 días en CRM.

Adujo que, previo a la descripción de la prueba colectada en relación a las inobservancias normativas apuntadas, respecto de las tres mencionadas en primer término, le es imputable idéntica prueba detallada y valorada respecto de su consorte de causa Valerio Diehl, específicamente aquella relacionada con el ascenso de Gustavo Weigel a la posición de comandante, no objetada y decidida por el nombrado Gerente de Operaciones por su asesoramiento, en calidad de Jefe de Línea y de Instructores de la línea 737 200 -Cap. 2-1.3 Mov 1997-.

Que para sostener tal imputación, nuevamente efectuará en primer lugar una remisión al análisis de los legajos de Weigel y Etcheverry reseñadas al comienzo de este alegato y con la particular mención que si bien no le compete a Borsani el período instructivo anterior al 1 de noviembre de 1996, fecha en la cual se hizo cargo de la jefatura de línea, no podría dejar de considerarse un conocimiento integral de las características negativas de Weigel a los fines de su promoción.

Que a los citados legajos ya analizados se le suman los análisis de la JIACC sobre las características negativas del comandante, así como las contundentes conclusiones a las que arribaran los peritos oficiales de las que hará a esta altura una breve mención, pues han sido tratados en extenso en el desarrollo de la imputación de Valerio Diehl. Que así también, resulta adecuado mencionar aquí los testimonios valorados en aquella imputación y en relación al conocimiento de varios testigos de las características negativas que acompañaron al piloto Weigel durante toda su carrera profesional. Que en

este aspecto, da por reproducidos aquellos dichos agregando sólo el relato de quienes fueran sus instructores durante su extenso período de ascenso a comandante, y quienes cumplieron respecto de Borsani la función de asesores en tanto y en cuanto, conforme el Cap. 2-1.3 del MOV de 1997, determina que el jefe de línea es el jefe de los instructores. Que en esas condiciones, además, el Comandante Gabriel Borsani no ejerció adecuadamente su actividad de vigilancia de los pilotos nombrados, al omitir adoptar medidas tendientes a evitar que Weigel y Etcheverry estuvieran juntos al mando de una aeronave el día de los hechos, en razón de que si sus performances profesionales hubieran sido verificadas, no los habría apareado en la cabina del 3142 tomando en particular consideración la deficiente actitud operativa llevada adelante por estos pilotos que habían sido señaladas en sucesivas oportunidades por los instructores que los evaluaron (en los cursos iniciales, recurrentes de simulador e inspecciones de ruta); falencias éstas que no podían ser desconocidas por Borsani atento a la inmediatez que mantenía con ambos en virtud de su cargo y cuyo deber consistía en arbitrar los medios necesarios para corregirlas; amén de la conocida lentitud en la curva de aprendizaje del comandante Weigel.

Que, en efecto, Borsani no pudo desconocer las características negativas de ambos pilotos toda vez que, en virtud del puesto que ocupó desde el 1º noviembre de 1996 hasta el 31 de agosto de 1999, era el encargado directo de verificar y controlar la idoneidad técnica y operativa de los pilotos de su flota a los fines de su programación de vuelo y su promoción en la línea, además que Weigel fue integrante de su flota desde su llegada a la jefatura. Que a pesar de lo expuesto, otorgó la posibilidad al mentado Weigel en su calidad de jefe de instructores, de ocupar el cargo de “Comandante” de Boeing 737-200, incluyéndolo en una lista de pilotos que, por su “antigüedad e idoneidad técnica”, se encontraban en condiciones de ascender, la cual presentó al por aquél entonces Gerente de Operaciones Valerio Diehl. Que Borsani, también, era el responsable directo del control de las habilitaciones de los pilotos de su línea y, como tal, debió adoptar las medidas necesarias tendientes a evitar que un comandante con las características de Weigel, quien además se encontraba doblemente inhabilitado, tanto en CRM como en

Poder Judicial de la Nación

vacaciones, como se explicara en la imputación formulada contra Boyd, a cuyo marco probatorio y de valoración también se remite, estuviera al comando del vuelo 3142. Que ello, debido a que por normativa del art. 31 del decreto 671/94 y el propio manual de la empresa 2-2.9, deviene absolutamente prohibido

Indicó que, en consecuencia, la inobservancia de los deberes de cuidado apuntados, creó un peligro de producción del resultado finalmente acaecido el día 31 de agosto de 1999. Que en efecto, desde su privilegiada posición de inmediatez como jefe de línea y de instructores, omitió adoptar medidas tendientes a mejorar la performance de Weigel y Etcheverry, así como facilitar la realización de cursos de refresco en forma y tiempo oportuno siguiendo las políticas emanadas de la Gerencia de Operaciones y; por el contrario, fue él, conforme lo señalado por su consorte de causa Valerio Diehl, quien, no mediando las condiciones objetivas para que un comandante fuera designado (1.500 horas de Copiloto en jet de Lapa) y desdeñando sus antecedentes profesionales, le propuso a Diehl el ascenso de Weigel. Que todo ello, sin dejar de señalar el largo lapso que esto le había demandado, mediando un fracaso, y su pobre performance en la Línea SAAB 340, todo lo cual integra su historia profesional, todas vicisitudes que le eran imposibles a Borsani desconocer y si se lo hubiera propuesto, fácil de acceder. Que respecto de los antecedentes negativos examinados y que surgen de su propio legajo, muchos de los instructores, como el caso de Véliz, Bruggia, Sánchez y García, que trabajaron el caso Weigel, aseguraron de uno u otro modo sus fallas recurrentes, falta de estudio, falta de concentración, en suma: su baja performance o capacidad técnica para el puesto de comandante pretendido. Que amén de ello y como se expusiera oportunamente, un período de duración en instrucción de dos años y cinco meses resulta a todas luces anormal o, cuanto menos, fuera de los parámetros regulares de transición.

Que algunos de los pilotos que declararon fueron interrogados acerca del comportamiento de Weigel dentro de cabina, y recordó los dichos

vertidos por Enrique Díaz Jurado, Valle, Otamendi, Alberto Miranda y Eduardo Gaspari.

Recordó los dichos de Prelooker cuando analizó la situación de Valerio Diehl, que señaló que de la lectura de las observaciones recurrentes realizadas al desempeño de Gustavo Weigel, surge una notoria falencia en las capacidades necesarias para conducir con seguridad una operación de vuelo; que esta falta de análisis constituye una importante brecha producida en el marco de la seguridad y recae en los superiores inmediatos de este piloto (Jefe de Línea Borsani) la responsabilidad de no haber detectado esta realidad y haber actuado en consecuencia.

Que así, a lo largo de toda su carrera, el Comandante Weigel ofreció indicios ciertos e irrefutables de que su desempeño profesional no ofrecía las garantías para cumplir con la seguridad requerida.

Que las señales que el Comandante Weigel dio a sus superiores debieran haber gatillado una respuesta seria y responsable por parte de éstos.

Que entre las opciones disponibles para ellos estaban, con distinto grado de rigurosidad: a) la separación del Comandante de su función de vuelo; b) la limitación de su carrera a la función de copiloto; c) el desarrollo de un profundo y completo programa de instrucción a efectos de llevarlo al nivel técnico profesional deseado; d) programarlo para volar solamente con instructores o con comandantes antiguos de la confianza del jefe de línea; e) vigilar su programación a efectos de asegurar la integración de su tripulación con los copilotos más antiguos y eficientes de la línea; pero nada de ello se efectuó.

Agregó que el perito Velasco afirma que es imposible considerar que pasaran inadvertidas a sus Jefes directos sus dificultades, tanto en sus condiciones manuales de operación, como las de sus reacciones relacionadas con el factor humano. Que éstas se manifestaron recurrentemente sin poderlas interpretar como situaciones momentáneas que ya habían sido superadas en el recurrent de simulador inspeccionado por el Instructor Sánchez; y que esta inspección no tiene relación lógica con los antecedentes de Weigel.

Poder Judicial de la Nación

Que en relación al Primer Oficial Luis Etcheverry, al estudiar los antecedentes técnicos del nombrado a los cuales se remite en mérito a la brevedad, surge que registraba apenas 8 meses en la línea 737-200, lo cual evidencia claramente una importante inexperiencia, conocida por Borsani, toda vez que es quien, junto a Valerio Diehl como gerente de operaciones, lo incorpora a su línea pocos meses antes.

Respecto de la participación de Luis Etcheverry en el accidente del vuelo 3142, puede decirse que no tuvo una actuación activa en la prevención o compensación del ambiente en que se desarrolló la operación de ese vuelo; que su poca experiencia en el avión y las carencias en la instrucción recibida, le impidieron tomar conciencia de sus funciones en el papel de piloto de seguridad, omitiendo ejercerlas, o por el contrario, adhiriendo y en cierta medida fomentando la situación de alta indisciplina que existió en esa cabina. Que el hecho de que luego de su habilitación inicial fuera directamente destinado a los vuelos de línea sin recibir durante esa primera etapa ningún tipo de adiestramiento adicional con el propósito mencionado, impidió su formación final, mostrando la desaprehensión de la jefatura de línea en brindarle mayores herramientas para un acabado perfil profesional.

Indicó que Prelooker señaló que un programa de instrucción para copilotos incluye vuelos de línea con comandantes instructores durante los primeros meses de actividad con frecuentes informes al jefe de línea a efectos de constatar los progresos realizados; que este seguimiento de la actividad de vuelo se complementa generalmente con pequeños cursos de repaso de sistemas y performance hasta el recurrential en simulador, pero adujo que no existe en el legajo de Etcheverry ninguna constancia de actividad de este tipo, excepto la instrucción inicial recibida a su ingreso a L.A.P.A., lo cual hace suponer que dicho programa no fue llevado a cabo.

Aludió también a la opinión a este respecto del Perito de parte De Jean.

Expresó que por lo tanto, a su criterio, Borsani no ejerció el debido control y conducción de los pilotos Weigel y Etcheverry hacia una conducta de seguridad en la operación, de acuerdo con las políticas y procedimientos establecidos por la Empresa. Que él era el responsable directo del conocimiento de sus pilotos –en el caso Weigel desde hacia dos años y diez meses- , su función diaria en contacto con los mismos lo hacía protagonista del control de las licencias de sus pilotos, de la deuda vacacional de éstos, de la programación para cursos, para vuelos y, en definitiva: del debido análisis con cautela y precaución en la conformación de parejas de cabina.

Que si bien ya ha señalado la ausencia de los requisitos mínimos de aplicación para Comandante de Weigel, y para ello se remitió al análisis de su legajo y a la prueba relacionada y valorada al tratar la imputación de Diehl, remarcó que Borsani debió conocer, como jefe de Línea Boeing 737 200, que Weigel no contaba con la cantidad de horas de jet en la misma línea Boeing 737 200 que comandaba, y si tomó conocimiento de tal circunstancia a través de los instructores o por sí, debió haber automáticamente rechazado la posibilidad de proponer su ascenso.

Recordó en este punto lo señalado por Alberto Baigorri, Bulló, Carnero, Sánchez y Biró en relación a la responsabilidad que le cabía a los instructores, y que sus funciones tenían que ver con un asesoramiento para el jefe de línea en cuanto a la promoción de los pilotos.

Adujo que el propio Valerio Diehl en su declaración indagatoria mencionó que los instructores dependían de Borsani y eran los asesores directos del nombrado en los posibles ascensos. Agregó que algunos instructores han afirmado aquí que han estado presentes en alguna reunión (González Ramos; Baigorri); otros, en ninguna (Bruggia; Juan Schmid). Que ciertamente no había periodicidad (Walter Véliz; Baigorri, que dice no haber participado en la reunión en la que se liberara a Etcheverry, su propio instruido); pero aún los que dijeron haber participado de reuniones, por ejemplo, no recordaban haber tratado el caso de Gustavo Weigel –que estuvo dos años y cinco meses en instrucción, tiempo suficiente para haber sido

Poder Judicial de la Nación

tratado con alguna particularidad- (González Ramos; Velásquez; Biró; Daniel González; Vicente Sánchez).

Que, en definitiva, tal como señala el punto 2.2.7 del Manual de Operaciones, los instructores son los responsables de “la ejecución y supervisión del adiestramiento en tierra y en vuelo (cursos, simulador y vuelo) de los pilotos dentro de la Compañía”, pero las obligaciones de calificar e informar a la Gerencia de Operaciones de la idoneidad técnica de los Copilotos para su posible promoción a Comandantes, le corresponden al Jefe de Línea, como jefe de instructores a los cuales debe supervisar y tamizar su información.

Que ante la pregunta sobre los criterios para chequear o calificar a los postulantes en la instrucción, los instructores Battlori y Ossa afirmaron que no existía un criterio uniforme entre todos los instructores; por su parte, Bulló afirmó que para ser estándar un piloto no podía tener más de dos estándar menos. Que así también, Baigorri mencionó que no se colocaban muchos bajo estándar porque eso “hería susceptibilidades”. Que, en suma, todos los instructores son contestes en afirmar que en sus reuniones no se llevaban a cabo criterios uniformes, tampoco eran periódicas, ni existía una metodología determinada en las calificaciones.

Indicó que según el testigo Bredeston, las observaciones, tan desdeñadas en su indagatorias por Borsani, eran realizadas por los pilotos antes de la nota final y estaban destinadas al Jefe de Línea y al Gerente de Operaciones, a los fines de la evaluación de los candidatos para la decisión final. Que de hecho, no existió una reunión para definir el ascenso de Weigel, sino que Gabriel Maria Borsani con su firma en el reporte de Sánchez, sostuvo que le dio fin al proceso de instrucción. Que él mismo en su indagatoria del 19 de octubre de 2009, afirmó que para cumplir con sus obligaciones examinaba los legajos de los pilotos; sin embargo, algunos de los instructores que pasaron por esta audiencia sostuvieron que para su chequeo no leían los

antecedentes que surgían de los legajos de sus alumnos (Sánchez - instructor de Weigel - y Carrizo).

Que incluso Diehl, en su indagatoria prestada en la etapa instructora, manifestó que una de las funciones del gerente de operaciones era fiscalizar sin intervenir en la calidad de la instrucción recibida por el jefe de línea al que reportaban los instructores. Dijo que una vez que el jefe de línea tenía la lista de candidatos se analizaban sus promociones en base a la experiencia de horas de vuelo (1.500 según sus dichos, omitido en el caso de Weigel), antecedentes e idoneidad técnica (requisito también omitido conforme el historial de cursos de instrucción surgente del legajo de Weigel) y además, la antigüedad en la empresa (único requisito que Weigel cumplía).

Sostuvo que Diehl reconoció que cuando Borsani le entregaba la lista de los copilotos a ascender, Weigel era uno de los más antiguos. Que remarcó en su descargo: “la evaluación que realiza el gerente de operaciones, es el análisis del legajo del causante, los conceptos e impresiones vertidos por el gerente de línea y si fuera necesario por los instructores”, agregando seguidamente: “en el caso particular de Weigel, recuerdo que Borsani realizó una detallada exposición de la idoneidad puesta de manifiesto por Weigel para ocupar la posición mencionada”.., versión ésta que en diez años jamás fue desacreditada por Borsani y lo coloca en el primer plano de la responsabilidad del cargo que adquirió Weigel.

Indicó Diehl que cuando había alguna anomalía, el gerente de línea, que era quien tomaba vista de los resultados de la instrucción, se lo comunicaba, para trabajar juntos el tema. De esta manera queda claramente comprobado que Gabriel Borsani como jefe de la línea 737 200 y jefe de sus instructores, en desmedro a las normas señaladas en su imputación, fue quien propuso al Gerente de Operaciones Diehl la propuesta de ascenso a la comandancia de Weigel, quien no cumplía requisitos objetivos, y conforme se ha tratado a lo largo de todo este alegato, poseía características negativas profesionales que de ninguna manera aconsejaba su promoción.

Que otra de sus obligaciones omitidas fue la de ejercer el debido control de previsión en la programación de los tripulantes del cockpit en

Poder Judicial de la Nación

coordinación con su superior, el gerente de operaciones y con la oficina de Programación de Tripulaciones. Que en este punto efectúa una remisión a los hechos y valoración de prueba que fueron tratados con atención a este acápite en la imputación de Ronaldo Boyd, al tratar los rubros CRM y vacaciones. Dijo que no caben dudas de que quien mejor conocía la situación vacacional de sus pilotos era el Jefe de Línea, quien como surge reiteradamente de los legajos de los integrantes de su flota, visaba sus partes de vacaciones, donde se registra una cuantiosa deuda vacacional. Que en el caso específico de Weigel, se le adeudaban 85 días, lo cual de manera drástica impedía su programación el 31 de agosto de 1999; que Borsani debió controlar la programación de esta tripulación, conforme surge de la obligación impuesta en el Cap. 2-2.2 inc. d) del MOV de 1999, pero no lo hizo.

Que sobre este aspecto declaró Carlos Leyes, ex jefe de programación de LAPA, quien manifestó que cumplió funciones a partir del año 1997, agregando en lo esencial, que en esta área no tomaban decisiones propias sino que trabajaban en concordancia con el Jefe de Pilotos, en ese entonces a cargo de Gabriel Borsani. Que ante la pregunta de la Fiscalía acerca de si encontró alguna dificultad con la programación en lo vinculado al Decreto 671 manifestó: “No. Podría decir que el problema lo tuvimos cuando se nos empezó a ir gente de la compañía, y el plan que teníamos de vacaciones no nos permitía cumplir con todos los vuelos, trabajábamos en relación a los recursos que teníamos”. Que considera que esta respuesta del testigo Leyes en el caso general de los pilotos de LAPA, y en el caso particular de Weigel, debe ser completamente desatendida. Que Weigel tenía impedido volar por infracción a la norma que específicamente regula la actividad laboral de las operaciones aeronáuticas (Decreto 671/94); asimismo y, por la deuda que surge de los legajos más la innumerable cantidad de testigos ya detallados en este alegato que pasaron ante este tribunal reconociendo los períodos de descanso que se les adeudaba.

Que ante la pregunta acerca de si recordaba haber recibido alguna pauta por parte del Gerente de Operaciones de la empresa Lapa dijo: “Nos reuníamos periódicamente todas las mañanas, él me preguntaba cómo estaban las cosas en relación a la flota; la relación era cotidiana, pero dijo no recordar las órdenes que provenían de él”. En relación a qué consideraba un piloto con experiencia estándar manifestó: “Cuando alguien cumplía con las 200 horas ya estaba en condiciones de poder volar con cualquier otro piloto que haya cumplido con ese requisito. Todos volaban con todos”. Que en este caso particular es dable señalar que Weigel y Etcheverry -conforme surge de su actividad de vuelo, incorporada a los anexos de la JIAAC- fueron programados por primera vez el 16 de marzo de 1999, cuando apenas Etcheverry contaba con 135 horas en la función de copiloto, y Weigel 156 horas como comandante, todo lo cual muestra una desaprehensión a las propias pautas establecidas por la empresa y señaladas por el Jefe de Programación. Que si bien Weigel, en total contaba con una mayor cantidad de horas, lo cierto es que apenas hacía 3 meses que había llegado a la comandancia, posición efectiva que no tenía desde la línea SAAB.

Que debido a todo lo relatado a lo largo de estos alegatos y vinculado a sus bajas performances, aunado ello a su larga transición, no podía asemejárselo a un comandante experimentado; que los acontecimientos de la falta de profesionalidad, de la falta de liderazgo, de la falta experiencia, al comando Weigel, y a la asistencia de Etcheverry en una cabina, surgió a las claras la noche del 31 de agosto de 1999, donde no sólo el sonido de la alarma de configuración fue desatendido, sino la totalidad de una operación aeronáutica en cabina que determino el trágico suceso por la presencia de dos inexpertos e inadecuados profesionales para desarrollar en conjunto operaciones aeronáuticas en un medio de servicio público. Que Borsani es entonces, responsable directo de este fatal apareamiento de pilotos, y recordó lo manifestado por los testigos Fernando Maizales, Eduardo Gaspari y Daniel Eduardo González.

Alegó que es evidente que prácticamente ninguna de las pautas para programar tripulaciones, en el caso de Weigel y Etcheverry se

Poder Judicial de la Nación

cumplieron: En primer lugar, respecto de Weigel no se dio cumplimiento con el decreto 671/94 en relación a las vacaciones, tampoco se cumplió con el control de su licencia de piloto, toda vez que, además, la misma se encontraba vencida por la ausencia del curso recurrente de CRM. En relación al copiloto Etcheverry, tampoco se cumplió con la normativa vigente para programarlo, toda vez que el nombrado no contaba con la cantidad de vuelos con instructor requerida por la propia compañía, ni tampoco fue programado para volar con un comandante con experiencia, eventualmente ante la ausencia de los vuelos con instructor.

Que de esta manera, entiende el Ministerio Público Fiscal que se encuentra plenamente probada la responsabilidad de Gabriel Maria Borsani en la omisión de ejercer el debido control de previsión en la programación de los tripulantes del cockpit en coordinación con sus superiores, el gerente de operaciones y con la oficina de Programación de Tripulaciones.

En cuanto a las declaraciones indagatorias y ampliaciones que efectuó el Sr. Gabriel Borsani a lo largo de este proceso, señaló que en su primer declaración sostuvo que uno de los requisitos era contar con 1.500 horas de copiloto en LAPA, adjuntando a su vez planillas de reuniones de instructores de octubre de 1998 que precisan el mismo requisito horario de vuelo; apuntando el Sr. Fiscal que esta circunstancia no se contempla en la situación del comandante Weigel, lo cual impedía su ascenso.

Acompañó además el documento que se incorporó como “E”, reunión de octubre de 1998, donde se describe la continuidad de la instrucción del Comandante Weigel, y en el cual (sic) “se estima que posterior a ello podría salir a Comandante”. Que en aquella declaración, a la palabra “estima”, le adjudicó el sentido de “donde se cree que posterior a ello el mismo saldría como Comandante”; pero no obra ninguna constancia de una reunión posterior que definiera fehacientemente la situación del Comandante Weigel, y conforme le fuera respondido a la querrela oportunamente, Borsani manifestó que con su firma le había dado cierre al proceso de instrucción; y se agrega a

esto la última declaración indagatoria de la Sra. Nora Arzeno que adjudicó la responsabilidad a la jefatura y gerencias de línea en la decisión del ingreso y ascenso del personal de su área.

Que en otro aspecto, en su indagatoria del 19 de octubre de 2009, manifestó que no se examinó en las reuniones el legajo de Weigel, y en relación a Etcheverry, reconoció en la ampliación de fecha 10 de febrero del mismo año, no haber preguntado si éste registraba sanciones, aunque reconoció que tal circunstancia resultaba de interés.

Que vinculado al tema de los tiempos normales para encontrarse en transición de comandante a copiloto de una misma aeronave, sostuvo Borsani que el lapso tomado por Weigel fue de nueve meses, comenzando a contabilizar desde el 11 de marzo de 1998, lo cual, como ha señalado esa parte, es erróneo. Que la formalidad de acceder a una opción, de ninguna manera borra la actividad que Weigel venía desarrollando para acceder a la comandancia conforme surge de la documentación obrante en la causa desde el 22 de julio de 1996, esto es, 2 años y 5 meses. Que aún los 9 meses citados por el Sr. Borsani son excesivos, ello considerando lo declarado por el testigo Ernesto García, quien dijo que ello varía por su experiencia, en lo general entre 2 y 4 meses, y lo mencionado del caso de Noya, quien ante el fallido intento en 7 meses en la flota 757 fue reintegrado a la flota de 737.

Que respecto del ascenso de Weigel, sostuvo que ese fue un procedimiento normal de cualquier piloto, lo cual no se condice en absoluto con los informes periciales oficiales. Que asimismo, reconoció que un piloto que no ha tomado vacaciones durante el transcurso del año conforme la reglamentación vigente, podía seguir volando al año próximo, siendo lo importante que cumpla perfectamente los descansos entre vuelos y no exceda los tiempos de servicio. Que esta opinión, a criterio de la Fiscalía, muestra la adecuación de Gabriel Borsani al escenario general que tenía la empresa en esta materia, y que con dicho concepto, expande hacia sus pilotos un desapego absoluto a la cultura de la seguridad por violación de higiene laboral en materia aeronáutica. Que un pensamiento de esta manera sólo está ligado al

concepto expansionista que profesaban Deutsch y Boyd desde sus respectivos roles y ejecutaba a la perfección Borsani liderando una flota.

Recordó respecto a este tema las respuestas que Deutsch diera en su indagatoria y, por último, la rotunda respuesta negativa del perito Laphitz en cuanto a la combinación Weigel/Etcheverry dentro de la cabina del WRZ desde el punto de vista del CRM.

Que por todo lo expuesto, el Ministerio Público Fiscal encuentra debidamente probado que el Gabriel Borsani no realizó diligentemente aquellas obligaciones y actividades propias de su cargo de Jefe de Línea 737-200, y que fueran señaladas al comienzo de su imputación.

SITUACION DE GABRIEL BORSANI:

Expresó el Sr. Fiscal que, como en los casos anteriores, entiende que con la conducta desplegada por el nombrado se ha creado un riesgo jurídicamente desaprobado el cual, luego de una cadena causal de hechos, se vio realizado en un resultado típicamente relevante para el derecho penal.

Señaló que el Sr. Borsani, mientras ocupaba su cargo de Jefe de la línea Boeing 737-200 no cumplió con las obligaciones propias de ese cargo relacionadas con la seguridad de las operaciones de vuelo de la empresa.

Que a partir de dicho incumplimiento se fue suscitando una cadena causal de hechos que desembocó en el accidente aéreo del 31 de agosto de 1999, que se puede enumerar de la siguiente manera: a) como jefe de línea 737-200 avaló la instrucción y el ingreso de los pilotos Weigel y Etcheverry, a pesar de su conocimiento respecto de que esa instrucción había sido deficiente, b) esa ineficiencia –de haber cumplido con el rol asignado- no hubiese permitido que los nombrados sean pilotos de la línea, y c) no obstante ello, ambos efectuaron vuelos en la línea con el agravante de que Borsani programó a Weigel para el vuelo 3142 a pesar de conocer que éste estaba doblemente inhabilitado (deuda vacacional y CRM) junto con un copiloto inexperto lo que determinó que ambos cometieran los errores verificados en la

cabina del avión en cuestión y de esa manera causar el accidente aéreo y las muertes y lesiones verificadas en las víctimas.

Que en este caso, como en el de los otros imputados, entiende que si el Sr. Borsani hubiese cumplido con las obligaciones propias de su cargo en la empresa, los pilotos Weigel y Etcheverry nunca hubiesen sido programados juntos para el vuelo que nos ocupa y consecuentemente no hubiesen cometidos los errores dentro de la cabina que llevaron inexorablemente a la producción del accidente y al resultado muerte y lesiones. Que por lo tanto, si hubiese actuado conforme a derecho sin lugar a dudas el resultado lesivo no se hubiese producido.

Que la culpa antirreglamentaria que esa parte le enrostra al Sr. Borsani es la violación a lo dispuesto en el capítulo 2, artículo 2-2.3 incisos a), b), c), d), e) y g) y a lo dispuesto en el capítulo 3 artículo 3-6 incisos 1 y 3 del Manual de Operaciones de vuelo de la empresa ya sea en su versión del año 1997 o de 1999.

Que como en los supuestos anteriores, no se va a adentrar en el análisis de estas normas porque ya han sido objeto de un extenso análisis a lo largo de este alegato, por lo que únicamente dirá que el ámbito de protección de esas normas está relacionada con aspectos de la seguridad aérea, más concretamente con el fin de reducir el riesgo de la actividad dentro de los parámetros permitidos; que el incumplimiento normativo verificado permite sostener que el resultado producido en esta causa estaba cubierto por el fin de protección de las normas mencionadas anteriormente.

Que el Sr. Borsani tampoco puede descargar su responsabilidad penal en base al principio de confianza, porque se desempeñaba, al momento de los hechos, como jefe de la línea Boeing 737-200, lo que implicaba el cumplimiento personal de distintas obligaciones inherentes a ese cargo; entre ellas, y fundamentales para la dilucidación de su responsabilidad penal en los hechos que nos ocupan, se encontraban: a) la de controlar la instrucción de los pilotos que ingresaban a la línea, y el control de aquellos que ya estando en la línea debían realizar los cursos de refresco o recurrentes a los efectos de mantener la capacidad técnica de éstos, b) programar las tripulaciones de los

Poder Judicial de la Nación

vuelos que debía llevar a cabo la línea a su mando y c) aprobar las calificaciones de los pilotos en período de instrucción.

Que está debidamente probado en este proceso y palmariamente explicado por esa parte en este alegato que estas obligaciones fueron desatendidas por el Sr. Borsani; que este rol asignado e incumplido sólo lo podía llevar a cabo él sin que se haya probado en el proceso que esa función podía ser delegada en otro funcionario de la empresa o gerencia de la misma; y también se le debe agregar en este caso los conocimientos especiales del autor, a saber: a) conocía todos los aspectos técnicos deficitarios de los pilotos Weigel y Etcheverry y b) conocía que al piloto Weigel se le debían vacaciones y no había dado el recurrente anual en el entrenamiento de CRM, lo que lo convertía en un piloto inhabilitado para la programación de vuelo.

Que el nombrado, a partir de estos conocimientos, tenía motivos objetivos, sólidos y concluyentes para dudar respecto de la capacidad técnica de los pilotos en cuestión, lo que implicaba un deber de actuar a los efectos de que los mismos no sean habilitados como tales en la línea a su cargo hasta tanto desaparezcan, por completo, las deficiencias verificadas en sus correspondientes períodos de instrucción.

Que su actuación de Borsani no quedó allí, sino que además, y a pesar de esos conocimientos especiales los programó para integrar la tripulación a cargo del vuelo 3142, conformando, como lo ha dicho uno de los expertos intervinientes en los peritajes llevados a cabo en este proceso, una pareja inadecuada. Que este razonamiento le permite arribar a la siguiente conclusión: ese actuar imprudente, en donde no cumplió con las normas y deberes a su cargo ha sido el generador del resultado y consecuentemente ello determina que la eventual imprudencia de los pilotos verificada al momento del accidente de ninguna manera excluya la responsabilidad penal del nombrado en el hecho ilícito que nos ocupa. Que, en definitiva, el Sr. Borsani no cumplió acabadamente con su rol de control y de esa manera contribuyó a la producción del resultado lesivo verificado en autos; consecuentemente, se

ha podido completar el segundo juicio de imputación: la creación del riesgo jurídicamente desaprobado por parte del nombrado se vio realizado en un resultado típicamente relevante para el derecho penal.

5.- Imputación de FABIAN MARIO CHIONETTI

Mencionó el Sr. Fiscal que se le atribuye haber procedido con inobservancia de los reglamentos a su cargo como Gerente de Operaciones de LAPA SA durante el período comprendido entre el 12 de julio y el 31 de agosto de 1999. Que en esas condiciones, ejerció inadecuadamente su función jerárquica de controlar la actividad y desempeño del plantel de pilotos de la compañía, posibilitando que pilotos de las características de Gustavo Adolfo Weigel y Luis Etcheverry fueran programados para estar al mando de una aeronave el 31 de agosto de 1999, a pesar de los antecedentes negativos de ambos y que el primero de los nombrados se encontraba doblemente inhabilitado para volar con vencimiento de su entrenamiento en CRM y atento a la cantidad de días vacacionales (85) que le eran adeudados en infracción al decreto 671/94.

Que por ello, a la luz de las circunstancias precedentemente apuntadas, el procesado Chionetti debió oponerse a su programación conjunta en el vuelo 3142 hasta tanto las falencias señaladas fueran corregidas, teniendo facultades para ello de acuerdo al Capítulo 2-2.1 y Capítulo 2-2.9 del MOV/1999.

Que en consecuencia, la inobservancia del cuidado señalado incrementó a niveles jurídicamente prohibidos el riesgo de que se produjera, el 31 de agosto de 1999, la deficiente actitud operativa desplegada por ambos pilotos durante la totalidad de la operación aeronáutica y la maniobra de despegue que provocó la muerte de sesenta y dos pasajeros, tres tripulantes y dos transeúntes, así como las lesiones de gravedad de diversas personas .

Que en efecto, Chionetti pudo conocer la pésima performance técnica de Weigel, habida cuenta que -en virtud del cargo que desempeñaba desde julio de 1999- contaba con acceso directo a su legajo profesional, y fundamentalmente, en virtud de su desempeño como Jefe de Línea SAAB 340, donde rubricó personalmente todas las observaciones y recomendaciones

Poder Judicial de la Nación

efectuadas durante el paso de Gustavo Weigel por esa línea, interviniendo además como su instructor y verificador en dos oportunidades. Agregó que también fue instructor en su examen oral de introducción a la línea 737-200 donde le efectuara las observaciones ya mencionadas en el análisis de los legajos formulado al inicio de este alegato. Que aún más, Chionetti fue instructor de Weigel en su curso inicial de CRM el 4 y 5 de agosto de 1998.

Que amén de ello, Chionetti debió conocer, en razón de su cargo y de haber ejercido un eficiente control de las licencias profesionales de los pilotos, conforme una de las funciones que le encomendaba el Manual de Operaciones de 1999, que Gustavo Adolfo Weigel se encontraba doblemente inhabilitado para ejercer su cargo de comandante habida cuenta que su licencia, al 31 de agosto de 1999 se encontraba vencida por ausencia del curso de recurrencia de CRM y por contar con una deuda vacacional de 85 días.

Que por otra parte, Chionetti también debió conocer la inexperiencia profesional de Etcheverry (registraba apenas 8 meses de instrucción en la empresa) por cuanto rubricó el 11 de enero de 1999 el certificado que avalaba su instrucción y la nota a la DNTAC solicitando su afectación como copiloto a la línea por ausencia de Valerio Diehl.

Que en este contexto, Chionetti incumplió su obligación de control sobre la programación de vuelo al no haber dispuesto la desprogramación de la planilla de la pareja Weigel-Etcheverry: un comandante con baja performance técnica y doblemente inhabilitado en su licencia, junto a un primer oficial con escasa experiencia en la línea y en la empresa.

Sostuvo que la Junta de Investigaciones en su informe, ha considerado importante consignar el tema de la compatibilidad de los pilotos en la cabina: “es un hecho que si este comandante hubiese volado con un copiloto que hubiese tomado con normal dedicación e importancia el control de la lista de procedimientos, el accidente no habría ocurrido. También es un hecho que si este copiloto hubiese volado con un comandante que exigiese un

ambiente serio y concentrado en las operaciones, incluyendo las comprobaciones de las listas de procedimientos y controlando su correcta realización, el accidente no hubiera ocurrido. Que corresponde hacer ante estos hechos? Es una realidad que a las líneas aéreas les resulta una tarea compleja que exige agilidad y flexibilidad ante posibles cambios, la formación de las tripulaciones. Es también una realidad que caracteres compatibles entre dos personas hacen más segura una actividad que a veces debe enfrentar situaciones críticas como la de los pilotos en cabina de vuelo. De allí que no expresar que a pesar de lo difícil debería ser una preocupación de las empresas obtener un conocimiento detallado y más profundo de sus tripulantes, tratando de evitar la reunión de casos detectados como de reunión poco segura, o de eliminar de su dotación esos casos, sería no enfrentar el hecho real vivido en este accidente. ... La otra solución es lograr un conjunto de pilotos lo más disciplinado y concentrado en su tarea posible, independientemente de características especiales de personalidad. Evidentemente de existir pilotos difíciles en su comportamiento, estos deberían ser muy pocos y debería analizarse su permanencia como tales”.

Que como corolario de lo antedicho, para Prelooker surge otra gran transgresión cometida con compromiso de la seguridad, radicada en la falta de vigilancia y control de la integración de las tripulaciones. Que ante los hechos concretos de que en el cuadro de comandantes revistaba uno que no reunía los requisitos mínimos para su función y la existencia de un copiloto nuevo sin ningún tipo de experiencia e instrucción, más que la recibida en su curso inicial, debiera haber sido preocupación primordial por parte del área de operaciones ordenar y verificar que estas dos personas no fueran programadas para integrar la misma tripulación. Que hay que tener en cuenta que las planillas con las programaciones de agosto pasaron por su “visado” (visto bueno) antes de su publicación. Recordó que conforme lo pactado en el “Acta Acuerdo sobre programaciones”, firmado en diciembre de 1998 entre el gremio de pilotos y la empresa, las grillas que contienen las programaciones mensuales se confeccionan con un mes de antelación y se publican tres días

Poder Judicial de la Nación

antes de la iniciación de dicho mes lo que, en el caso, debió haber sucedido el 28 de julio de 1999.

Refirió que la integración de tripulaciones no explosivas debiera ser fuente de permanente preocupación por parte de los jefes de línea y demás autoridades operativas, no existiendo excusas aceptables para esta omisión; y esto lleva a la conclusión de que los funcionarios encargados del área de operaciones carecieron de la capacidad y responsabilidad necesarias para el cumplimiento de su misión, todo ello según Prelooker. Que, en definitiva, haber analizado las planillas de programaciones recibidas y haber observado la programación de ambos pilotos hubiese contribuido a evitar el trágico resultado final, de acuerdo a las performances evidenciadas en el CVR del 3142. Que, como gerente de operaciones, tenía la obligación de hacerlo conforme al Cap 2-2.1, del MOV de 1999.

Que resulta esclarecedor en este aspecto lo declarado por el testigo Laphitz, perito de parte de la defensa en esta causa, ante la pregunta en relación al liderazgo y la toma de decisiones, desde la filosofía del CRM, acerca de si consideraba que la pareja de pilotos del 31 de agosto de 1999 era la apropiada para estar juntos, respondió que “NO.....no era una pareja apropiada para realizar el vuelo.”

Por otro lado, señaló que se ha tratado de manera exhaustiva al momento de valorar el cuadro probatorio imputado al coprocesado Boyd las circunstancias que para esa Fiscalía prueban que el comandante Weigel se encontraba inhabilitado para ser programado el 31 de agosto de 1999, por ausencia de su recurrencia en CRM, solicitando aquí también su consideración, agregando los dichos de la testigo Vandam, que señaló que era la gerencia de operaciones la que debían programar quién concurriría a los cursos de CRM.

Que como se explicara en la imputación de Boyd, la empresa LAPA realizó frecuentes cursos de CRM iniciales durante el año 1998, para realizar también frecuentes cursos de recurrencia anual durante 1999. Que

ante la situación en la que se encontraba Weigel -solo con el inicial- y la llegada de Chionetti a la gerencia de operaciones, nada costaba haber cumplimentado sus obligaciones de manera debida, y programarlo un día para regularizar su situación.

Resaltó que Chionetti era, desde 1997 instructor/ facilitador de CRM, por lo que no podía desconocer la importancia de su impartición; y comparó el hecho de que Chionetti ya desde marzo de 1999 había efectuado incluso el CRM/LOS.

Que en tales condiciones, Chionetti, en razón del puesto gerencial que ocupó en la empresa, debió arbitrar las medidas de precaución necesarias para exhortar y/o intimar al aludido piloto a cumplir con el capítulo XIII, art. 13.2 del MOV Mayo/99, o en su defecto, desprogramarlo de vuelo por vencimiento de su recurrencia anual (conducta debida).

Que sobre la base de lo expuesto, el incumplimiento normativo reseñado provocó que el día de los hechos, Gustavo Adolfo Weigel no ajustara su conducta al concepto de “comando”, “liderazgo” y “cabina estéril” resguardada de diálogos que pudieran afectar el rigor técnico en la lectura de las listas propias de la operación aeronáutica que se estaba llevando a cabo, y particularmente que, frente a la situación de emergencia, no mantuviera con su copiloto una ágil y eficiente comunicación tendiente a detectar el yerro en la configuración de la aeronave, ítems éstos que integraban las capacidades y habilidades a desarrollar en el entrenamiento omitido.

Que en este orden de ideas, relató Boyd en su indagatoria en cuanto al control que debe mantener la empresa de los procedimientos de cabina estéril para garantizar la seguridad de la operación, que "es imposible para una empresa aérea mantener una vigilancia constante, en una empresa como por ejemplo LAPA que realiza aproximadamente cien operaciones diarias", y que la capacitación y fundamentalmente el trabajo en CRM donde se habilita y se estimula la comunicación positiva, el trabajo de equipo y todo lo que hace al estado de alerta para prevenir situaciones que puedan conducir a un incidente y/o accidente son las herramientas con las que cuenta una empresa para prevenir violaciones a sus normas de seguridad establecidas.

Poder Judicial de la Nación

Que en relación a la segunda infracción normativa que provocaba la doble inhabilitación de Weigel para ser programado en vuelo, esto es la infracción al decreto 671/94 respecto del vencimiento de los períodos vacacionales, el tema fue desarrollado ampliamente en oportunidad de relatar la prueba de la imputación de su consorte de causa Ronaldo Boyd, a los que se remite a fin de no agotar al tribunal reiterando dichos elementos de prueba y solicitando se tengan por reproducidos aquí.

Sólo reiteró que el vencimiento vacacional de Weigel fue determinado pericialmente por el Perito Contador Hemanson en su informe obrante en los autos “Weigel y otros c/ LAPA S.A.” agregado por lectura a este juicio.

Indicó que al 31 de agosto de 1999 se le adeudaban 85 días de vacaciones, situación que inhabilitaba su matrícula de piloto comercial, según disposición mencionada y el propio capítulo de programación de tripulaciones de vuelo en LAPA 2-2.9 que impide programar un piloto en estas condiciones.

Que Chionetti asumió la conducción de la gerencia de operaciones el 12 de julio de 1999, por decisión exclusiva de su presidente Deutsch, según mencionara su consorte de causa Ronaldo Boyd, quien en su indagatoria dijo que era una evolución lógica de la posición anterior del mismo, y lo definió como dedicado, meticoloso, inquieto, siempre por el progreso de LAPA y por el progreso profesional de los pilotos y con una encomiable capacidad de trabajo, todo lo cual denota que los aparentes y escasos 45 días en su formal rol de gerente, no se condicen con la actividad que desde antaño desarrollaba dentro de la gerencia de operaciones reemplazando a Valerio Diehl, de lo cual da cuenta la innumerable cantidad de documentación rubricada por Chionetti en ausencia de aquél.

Que Arzeno en su indagatoria refirió, en el caso de la designación de Chionetti: “no sé todos los antecedentes que Boyd tuvo en cuenta, pero por la posición que ocupaba en LAPA era el reemplazo natural del gerente de operaciones”.

Que todo ello permite afirmar que, amén de ser uno de los empleados más antiguos de la empresa, haber sido jefe de la totalidad de las flotas que tuvo LAPA, que él mismo tenía un conocimiento acabado de la situación operacional de la empresa y de la deuda vacacional de sus pilotos, conforme puede verificarse sencillamente por su participación en los Partes de Vacaciones al recorrer los legajos secuestrados, la situación particular de Weigel – tan antiguo como él– no podía serle desconocida o al menos no indagada en el rubro vacacional y de esa manera impedir su programación, conforme la normativa empresarial y que regula la actividad.

Que al serle preguntado en el debate acerca de si desde su ingreso como gerente hasta el momento del accidente, la nómina de programación había pasado por él, manifestó: “sí, pero no la firmé. Cuando yo me hice cargo de la gerencia de Operaciones (el 19 de Julio) esa pareja de la tripulación ya estaba conformada, hay que destacar que Weiggel y Echeverry ya tenían 10 vuelos juntos además al 31 de Agosto de 1999.”

Que conforme todo lo expuesto y la asignación formal de la función de gerente de operaciones, nada le impedía a Fabián Chionetti desde el más alto rango de la función operativa de la empresa, modificar una resolución de sus subalternos; que así se lo imponía el Manual de Operaciones al estipularle funciones de ejecución de las operaciones de vuelo en las mejores condiciones de seguridad y en el cumplimiento de las normas legales que rigen el transporte Aerocomercial.

Reiteró el Sr. Fiscal que solamente en una empresa en la que su expansión se encuentra ligada a un cumplimiento de programación sin mediar el control de las normas de seguridad en vacaciones y disciplinas ligadas con el gerenciamiento de los recursos de cabina, pudo verificarse el caso del Comandante Weigel, donde el reemplazo natural del Gerente de Operaciones anterior, es decir Fabián Chionetti, tuvo y tenía en sus manos la última defensa operativa, y no la aplicó.

SITUACION DE FABIAN CHIONETTI.

Expresó el Sr. Fiscal que, como en los casos anteriores, entiende que con la conducta desplegada por el nombrado se ha creado un riesgo

jurídicamente desaprobado el cual, luego de una cadena causal de hechos, se vio realizado en un resultado típicamente relevante para el derecho penal. Que en este caso en particular, en el período que actuó como Gerente de operaciones de la empresa el riesgo creado ha sido el no haber desprogramado a Weigel y Etcheverry como tripulantes del vuelo 3142 a pesar de que tenía conocimiento de dos cuestiones fundamentales: 1) que el piloto se encontraba doblemente inhabilitado (deuda vacacional y vencido en el entrenamiento de CRM) y 2) de las deficientes características técnicas tanto de Weigel como de Etcheverry.

Señaló que si el Sr. Chionetti, al observar y visar la planilla de programaciones de vuelo del mes de agosto de 1999, se hubiese opuesto a la programación conjunta de los pilotos el día 31 de agosto de ese año, éstos obviamente no hubiesen estado al mando del vuelo 3142, y lógicamente, no se hubiesen producido el conglomerado de errores técnicos que ambos cometieron dentro de la cabina y de esa manera tampoco se hubiera producido el accidente que provocó las muertes y lesiones reseñadas. Que es a través de este análisis que puede tenerse, en la especie, debidamente acreditado el nexo de determinación entre la creación del riesgo y el resultado, pues si el Sr. Chionetti hubiese cumplido acabadamente con su rol de gerente de operaciones controlando la conformación de las tripulaciones designadas para el mes de agosto de 1999 oponiéndose a la conformación de esa pareja de pilotos, el resultado lesivo ciertamente no se hubiese producido.

Que desde la perspectiva aquí propuesta, el Sr. Chionetti con su conducta descuidada incrementó el riesgo a valores prohibidos, lo que determinó sin lugar a dudas que el resultado acaecido sea la directa derivación del riesgo no permitido que, en forma personal, ha creado en el caso traído a estudio.

Que en este caso, la culpa antirreglamentaria que le enrostra al Sr. Chionetti está relacionada con el incumplimiento del decreto 691/94 y de

la normativa establecida en el capítulo 2-2.9 del manual de operaciones de vuelo de la empresa, sea en su versión del año 1997 o en la de 1999.

Que como el análisis de estas normas ya han sido objeto de un extenso análisis a lo largo de este alegato, únicamente dirá que el ámbito de protección de esas normas está íntimamente relacionada con el principio fundamental de la seguridad aérea, y en lo particular, con el fin de mantener los riesgos de la actividad aérea dentro de los parámetros permitidos. Que por esta razón, y al igual que en los casos anteriores, la violación reglamentaria verificada permite sostener que el resultado producido en esta causa estaba cubierto por el fin de protección de las normas mencionadas anteriormente

Que tampoco en su caso el imputado puede ampararse en el principio de confianza; ya que al desempeñarse como Gerente de operaciones de la empresa LAPA tenía como una de sus funciones controlar la planilla de programaciones de vuelo que le remitían de la oficina correspondiente, controlar el cumplimiento de las normas descriptas precedentemente y en el caso de observar alguna anomalía tomar la decisión de, como en este caso se exigía, rechazar la programación de las tripulaciones. Que este rol –que le venía asignado por el propio Manual de Operaciones de la firma– sólo lo podía llevar a cabo él sin que se haya probado en el proceso que esa función podía ser delegada en otro funcionario de la empresa o gerencia de la misma.

Que a todo lo expuesto, también se le deben agregar en este caso los conocimientos especiales del autor, a saber: a) fue instructor de vuelo, en alguna oportunidad lo ha sido del piloto Weigel, b) era instructor o facilitador en el entrenamiento de CRM, c) es piloto habilitado y d) como ha sido probado en este proceso firmaba en muchas oportunidades los partes de vacaciones de los pilotos de todas las flotas de la empresa, por lo que conocía la deuda vacacional existente en la empresa. Que a partir de estos conocimientos, tenía motivos objetivos, sólidos y concluyentes para dudar respecto de las habilitaciones y capacidades técnicas de los pilotos a cargo del vuelo 3142 lo que determinaba su obligación de actuar a los efectos de desprogramar a esa pareja de pilotos. Que esta cuestión nos lleva a una conclusión indiscutible: ese actuar imprudente ha sido el generador del

Poder Judicial de la Nación

resultado y consecuentemente ello determina que la eventual imprudencia de los pilotos de ninguna manera excluye la responsabilidad penal del nombrado en el hecho ilícito que nos ocupa.

Que, en definitiva, el Sr. Chionetti no cumplió acabadamente con su rol de control y de esa manera contribuyó a la producción del resultado lesivo verificado en autos, y, consecuentemente, se ha podido completar el segundo juicio de imputación: la creación del riesgo jurídicamente desaprobado por parte del Sr. Chionetti se vio realizado en un resultado típicamente relevante para el derecho penal.

Seguidamente analizó el Sr. Fiscal dos elementos contenidos en el tipo penal que nos ocupa. En cuanto al primero de ellos, señaló que el artículo 196, primer párrafo “in fine” realiza una remisión concreta: “...u otro accidente previsto en este Capítulo...” Que para tratar este tópico, se remitió a lo dispuesto en el artículo 190, en donde el Legislador Nacional describe distintos accidentes, entre ellos, el denominado “desastre aéreo” ubicado en el párrafo segundo de la norma citada. Dijo entonces que la pregunta que debemos hacernos es muy concreta ¿cómo se define este elemento descriptivo del tipo penal?

Alegó que la doctrina nacional ha establecido, en forma unánime, que por desastre aéreo se entiende un daño de proporciones considerables; que ese daño puede estar generado por la precipitación de la aeronave cuando ya está en vuelo, sea por decolaje defectuoso o aterrizaje forzoso o anormal en las operaciones inmediatamente anteriores o posteriores, es decir es el accidente que se produce en el acto de transporte.

Sostuvo que la prueba producida en el debate determina que el hecho que nos ocupa ha tenido como resultado un desastre aéreo.

Respecto al segundo de ellos, mencionó que se encuentra descrito en el segundo párrafo del 196, cuando al agravar la escala penal del tipo penal básico el Legislador afirma “...si del hecho resultare lesionada o muerta alguna persona...”, por lo cual, sobre esta cuestión, dijo que a partir de

la valoración de la prueba realizada por esa parte se encuentra debidamente acreditado que el resultado muerte y lesiones causado a las víctimas se encuentra directamente relacionado con el desastre aéreo acaecido el 31 de agosto de 1999.

Que de esta manera, se tiene por completo todos los requisitos típicos contenidos en la figura legal seleccionada por esa parte.

En cuanto a la antijuridicidad y culpabilidad, manifestó que no existen elementos que permitan vislumbrar la posible aplicación en la especie de alguna de las causas de justificación o de inimputabilidad previstas en el código de fondo.

Respecto a la autoría, alegó que a su juicio, los Sres. Deutch, Boyd, Chionetti, Borsani y Diehl deben responder como autores penalmente responsables de este hecho típico, antijurídico y culpable, de acuerdo a lo establecido en el artículo 45 del Código Penal. Que en la especie, cada uno de los autores ha contribuido con su conducta ilícita a la producción de un único resultado como son la causación del accidente que nos ocupa y las muertes y lesiones causadas a las víctimas de aquél.

Que entiende que toda contribución imprudente a la lesión de un bien jurídico tutelado conlleva la responsabilidad penal a título de autor imprudente (concepto unitario de autor en contraposición al concepto restrictivo cuyos seguidores requieren de la necesidad de diferenciar, en virtud de criterios materiales, la entidad de las aportaciones imprudentes en la comisión de un delito, de forma que sólo alguna de ellas serán imputables a quien las realiza a título de autoría).

Citó al Dr. Marco Antonio Terragni, quien brinda un panorama de la posición que postula esa Fiscalía al decir que "...alguna doctrina mantiene la tesis de que no es necesario activar la idea de coautoría en el delito culposo, diciendo que la puesta en peligro en hechos en los que interviene más de una persona como sujetos activos es suficiente para fundamentar la autoría culposa, dado que a ésta es directamente atribuible el resultado. Objeta que no existe una conexión automática entre la puesta en peligro y el efecto, sino que éste debe ser consecuencia de aquélla y

Poder Judicial de la Nación

encontrarse dentro del ámbito de protección de la norma...” (TERRAGNI, Marco Antonio, “Autor, partícipe y víctima en el delito culposo”, Santa Fe, Ed. Rubinzal Culzoni, 2008, pág. 168).

Que para graduar la pena a solicitar, va a tener en cuenta las pautas mensurativas de los arts. 40 y 41 del Código Penal, la gravedad del hecho, la extensión del daño y del peligro causado.

Que con citas del Dr Esteban Righi y del Dr. Mario Magariños, pasó a analizar la graduación de la pena que ha de solicitar esa parte a cada uno de los imputados.

Expresó que en el caso de Deutsch, Boyd, Chionetti, Borsani y Diehl, se ha tenido por comprobada la condición de autores de los nombrados en el sentido de que cada uno de ellos tuvo la concreta y apreciable posibilidad de disminuir el peligro indebido por ellos creado y evitar el resultado lesivo producido a consecuencia de aquél, por lo que la medida de la pena habrá de buscarla, siguiendo las pautas generales antes esbozadas, en la graduación de la gravedad del injusto imprudente.

Esgrimió que el legislador nacional ha aumentado la escala penal del tipo básico del artículo 196, primer párrafo, en aquellos supuestos en donde se verifique que del hecho resultare lesionada o muerta alguna persona. Que dicha agravación de la pena, debe ser tomada en cuenta para determinar la cuantificación de la pena que va a solicitar en contra de los imputados.

Se preguntó cuál sería el hecho que imaginó el legislador nacional que no sea uno de las mismas características del que se ha ventilado en este proceso para fijar el máximo de la pena en cuatro años de prisión.

Adujo que computará como agravantes en contra de los Sres. Deutsch, Boyd, Chionetti, Borsani y Diehl la naturaleza y modalidad de la acción reprochada a éstos y la extensión del daño causado, y como atenuantes, respecto de cada uno de ellos: a) la carencia de antecedentes penales, y b) la edad, la educación, sus costumbres, calidad de la persona y sus

conductas precedentes, tal como lo reflejan los respectivos legajos de personalidad que han sido incorporados al debate por lectura.

6.- Situación de NORA SILVINA ARZENO

Señaló el Sr. Fiscal que al momento de recibirle declaración indagatoria, se le imputó el siguiente hecho: “no haber realizado diligentemente todas aquellas obligaciones y actividades propias de su cargo de Gerente de Recursos Humanos de L.A.P.A. S.A., habiendo permitido, sin tomar los debidos recaudos de cautela o precaución, el ingreso a la empresa, el desarrollo de una instrucción, la presentación ante la Fuerza Aérea Argentina a los fines de su habilitación, y el otorgamiento de funciones específicas en calidad de pilotos a los fallecidos Gustavo Weigel, Luis Etcheverry y a Verónica Tantos en calidad de Comisario de Abordo, determinando en consecuencia la producción del siniestro acaecido el 31 de agosto de 1999”.

Que conforme quedara establecida la base fáctica y la calificación jurídica asignada por parte de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Criminal y Correccional Federal, Sala II (cfr. fs. 32118/32132), el núcleo de la imputación quedó circunscripto a la inobservancia de los reglamentos u ordenanzas a su cargo como Gerente de Recursos Humanos de L.A.P.A. S.A., durante el período previo al 31 de agosto de 1999, por no haber controlado la vigencia temporal de la licencia de vuelo del Comandante Weigel, omitiendo que éste participara en la capacitación anual en CRM (Cockpit Resources Management), la cual se encontraba vencida por 27 días, toda vez que el nombrado había cumplido con el “Curso teórico inicial de CRM” los días 4 y 5 de agosto de 1998 sin que, tras haber transcurrido el año calendario, hubiera completado el entrenamiento práctico obligatorio en dicha materia (“Entrenamiento LOS”) y el “Seminario CRM Recurrential Anual”, tal como imponían el art. 1º de la disposición 37/97 y los arts. 3 b. y c. de la disposición nº 117/97 del Comando de Regiones Aéreas.

Que en ese orden, corresponde a ese Ministerio Público Fiscal efectuar un análisis de toda la prueba producida en autos a efectos de

Poder Judicial de la Nación

determinar la participación de la procesada Arzeno en el hecho traído a juzgamiento.

En tal sentido, indicó que resultan de vital importancia los dichos de Graciela Vandam y Natalia Patriarca, como así también los de la propia Arzeno al efectuar su descargo. Que asimismo, de las constancias documentales, legajos y pericias incorporados, así como de los testimonios citados, los cuales han sido acabadamente analizados y valorados, la Fiscalía no advierte elemento contradictorio alguno ni piezas probatorias que permitan desvirtuar los dichos de la procesada Arzeno respecto al hecho cuya autoría se le atribuye, los cuales fueron contestes con los testimonios señalados precedentemente.

Que en efecto, no ha habido en la audiencia elemento de cargo alguno que haya podido contradecir sus afirmaciones, en cuanto a la responsabilidad del vencimiento de las licencias habilitantes de los pilotos de LAPA S.A.. Que no caben dudas, como ha quedado demostrado, que el control de los concurrentes a los cursos exigidos reglamentariamente estaba en cabeza del área de operaciones, conforme lo establecía el Manual de Operaciones de Vuelo en su Capítulo 2-2.1 y 2-2.3; y que al área de Recursos Humanos, que la imputada gerenciaba, sólo le competía el establecimiento de las fechas, la organización académica y administrativa de todos los cursos dictados por su área, así como su planificación.

Que en esa inteligencia, y habiendo devenido un estado de incertidumbre que deriva de la racional y objetiva evaluación de las probanzas de este proceso, es que solicita la absolución de Nora Silvina Arzeno, de las demás condiciones personales conocidas en esta audiencia, en los términos del art. 3 del Código Procesal Penal de la Nación por entender esa parte que resulta ser de aplicación el principio “in dubio pro reo”, respecto del hecho por el cual fuera requerida a juicio.

7.- SITUACION PROCESAL DE CARLOS DAMIAN

PETERSON

Adujo el Ministerio Público Fiscal que le imputa al Sr. Peterson no haber ejecutado normas cuyo cumplimiento le incumbía en razón del cargo de Titular de la ex Dirección de Habilitaciones y Fomento del Comando de Regiones Aéreas, que ocupó entre el mes de Septiembre de 1997 y Noviembre de 1999.

A) Dijo que concretamente, el acusado Peterson no fiscalizó que la firma LAPA operara con un Manual de Operaciones de Vuelo debidamente aprobado de conformidad con las normas y reglamentos nacionales e internacionales que fijan estándares de seguridad a la actividad. Que así, la precitada empresa comenzó a funcionar en el año 1978, y a pesar de que ésta presentara diversas ediciones de dicho manual (julio de 1995, mayo de 1997 y junio de 1999) ante la Dirección a cargo del aquí acusado, el documento en cuestión fue aprobado en forma definitiva por la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas el 24 de marzo de 2000, demoras éstas que determinaron su utilización a espaldas de dicho recaudo de contralor. Que por ello, el acusado Peterson omitió cumplir la normativa contenida en las siguientes disposiciones

B) Agregó que no controló que los inspectores de la Dirección a su cargo contaran con un nivel de instrucción y experiencia superior (o, al menos, similar) al de los pilotos que debían evaluar e inspeccionar.

Que así, en primer lugar, los inspectores Dellepiane, Palacio Alliaga, Sarli, Castiella López, Villegas, Cercedo, Fortuny y Trezzo - encargados de controlar la idoneidad técnica de los candidatos a piloto y copiloto de aviones Boeing 737-200, entre muchos otros- no contaban con las habilitaciones respectivas para volarlos, ni recibieron conocimientos teóricos específicos sobre las aeronaves que estaban facultados para examinar. Que en concreto, a los fines de ejercer su actividad de inspección, la Dirección a cargo del aquí acusado tan sólo les impartió cursos de corta duración, compuestos por clases teórico prácticas, en las que no estaban cubiertas todas las materias de las aeronaves que supervisaban y cuya aprobación no demandaba ningún

Poder Judicial de la Nación

tipo de evaluación final. Que por añadidura, algunos inspectores recibieron cursos de capacitación de las empresas que, a la sazón, habrían de ser sometidas a inspección (Aerolíneas y Austral), contraviniendo el acusado las normas contenidas en el Documento 8335-AN/879 de la OACI.

Que mientras los inspectores Sarli, Cercedo, Tuñez y Delgado no contaban con la experiencia operacional mínima para ejercer su función (5.000 horas de vuelo como piloto en aeronaves civiles o militares cfr. punto 9.4.4 Documento 8335-AN/879), el inspector Juan Antonio Fortuny ni siquiera había reunido las horas de vuelo necesarias para obtener su licencia de piloto de transporte de línea aérea (cfr. RAG 23, Capítulo 13), no obstante lo cual, el aquí acusado lo mantuvo en sus funciones sin evaluar sus aptitudes y conocimientos.

Que por ello, al omitir supervisar el grado de instrucción mínimo que debían observar los encargados de inspeccionar al personal aeronavegante, Carlos Damián Peterson acabó incumpliendo las siguientes normas:

- a) Documento 8335-AN/879 OACI, Capítulo 9, ptos. 9.3.1, 9.4.2, 9.4.4, 9.5 y 9.5.3.
- b) NESTAR, Capítulo 38, Anexo 3.
- c) RAG 24, Capítulos XII y XIII.
- d) Manual de Inspectores de Fuerza Aérea para Líneas Aéreas Regulares, art. 5.4.1 y ss.

C) Que por último, tampoco controló, a través de sus inspectores, que la empresa LAPA SA diese cumplimiento con los descansos mínimos obligatorios que debía conceder a su plantel de pilotos con arreglo a las cláusulas del Decreto 671/94, del Convenio Colectivo de Trabajo 140/95 E y la Ley de Contrato de Trabajo. Que por esa vía, incumplió con el deber de contralor que le incumbía de acuerdo a las siguientes disposiciones:

- a) Manual de Funcionamiento del Comando de Regiones Aéreas, art 39, incisos 1, 2, 3, 5 y 8.

b) Documento 8335-AN/879 de la OACI, punto 9.2.

c) Decretos 671/94 y 2352/83 (cuerpo normativo este último que asigna como autoridad de aplicación de primera instancia al Director de Habilitación y Fomento para conocer sobre la infracciones del Decreto mencionado), todo ello en el marco interno de las Tareas que le fueron asignadas a la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas, por el Comando de Regiones Aéreas, consistentes en: *“habilitar y Fiscalizar las empresas destinadas a Transporte Aéreo y Trabajo Aéreo en todos los alcances que establece el Código Aeronáutico (ley 17.285), fijando normas operativas y administrativas que regulan la operación aérea de las mismas; otorgar las licencias, habilitaciones y certificados de competencia en funciones aeronáuticas civiles...realizar toda otra tarea que tienda al desarrollo..de la Aviación Civil General a fin de contribuir a la Seguridad Operacional de la Aviación Nacional e Internacional- ver fs. 13.489/99 (Ver específicamente fs 13499)*

Expresó el Sr. Fiscal que en primer lugar, comenzará rememorando, de modo sintético, aquéllos testimonios que dan contorno y sustancia a cada uno de los puntos que integran la hipótesis acusatoria que se le ha dirigido al inculpado Peterson, y que a partir de allí, veremos que el resto de las probanzas documentales y periciales producidas en este juicio oral y público concuerdan con el contenido de estas declaraciones, y por tanto, que es plausible sostener un cuadro cargoso con suficiente peso como para sostener que el Sr. Peteson ha participado en cada uno de los eventos que esa parte le ha endilgado.

Que a fin de facilitar la comprensión de lo que sigue, se habrán de agrupar las declaraciones testimoniales más relevantes que se han escuchado en la audiencia en función de los puntos y temas que cada testigo ha abordado. Que conforme a ello, pueden identificarse tres grandes bloques probatorios vinculados a cada uno de los extremos de la imputación delineada más arriba, a saber:

Poder Judicial de la Nación

a) el inadecuado nivel de instrucción de los inspectores de la DHA (bloque 1).

b) la ausencia de toda supervisión del régimen vacacional del plantel de pilotos (bloque 2).

c) falta de aprobación del Manual de Operaciones utilizado por la firma LAPA SA durante el período en que el acusado ocupó el cargo de Director de Fomento y Habilitación (bloque 3).

1) Bloque 1: nivel de instrucción de inspectores

Que el primer gran bloque probatorio que, a juicio de ese Ministerio Público, ha permitido verificar la inadecuada capacitación de los inspectores que cumplían funciones durante la gestión de Carlos Damían Peterson como titular de la DIFOM, se encuentra compuesto por las declaraciones juramentadas de Jorge Carlos Dellepiane, Carlos Alberto Palacio Alliaga, Jorge Alfredo Sarli, Luis Manuel Castiella López, Eduardo Mario Túñez, Cristóbal Villegas, Gustavo Adolfo Cercedo y Juan Eduardo Trezzo.

Que a través de sus aserciones ha quedado acabadamente acreditado que los inspectores de vuelo del DHA poseían, en líneas generales, una preparación técnica y conocimientos inferiores al del personal aeronavegante que debían habilitar, aseveración ésta que, por otro lado, aparece respaldada por los peritajes realizados por los expertos Robert Mc Innis y Carlos Velasco cuyas conclusiones, por hallarse en clara sintonía con la prueba testifical y documental reseñada, permiten sustentar en buena medida la hipótesis acusatoria que ha propiciado.

Que efectivamente, el plexo de probanzas hasta aquí valorado resulta, a juicio de ese Ministerio Público, concordante, suficiente y eficaz como para tener por cierto que los inspectores de Fuerza Aérea que controlaban a los pilotos y copilotos de la empresa LAPA SA y de las restantes empresas aerocomerciales del país, poseían un grado de preparación inferior a estos últimos, habida cuenta que:

a) la mayoría de ellos (Castiella López, Palacio Alliaga, Sarli, Villegas, Cercedo, Fortuna, Muñoz, Luna y Trezzo) no contaba con habilitación específica para operar las aeronaves sobre las que tomaban inspección (fundamentalmente, Boeing 737-200, MD y otros), o lo que es lo mismo, sus conocimientos y aptitudes jamás fueron examinados por la autoridad respectiva, sin perjuicio de la actividad autodidacta que algunos de ellos han manifestado (Castiella López, Túñez y Cercedo) o los cursos de capacitación que algunos de ellos realizaron en Aerolíneas Argentinas, Austral o Dinar a contramano de lo recomendado por el documento 8335-AN de la OACI (Dellepiane, Sarli, Castiella López, entre tantos otros).

b) la mayoría de ellos no contaba con la experiencia operacional mínima para ser titulares de una licencia aeronáutica válida, por cuanto no reunían mínimamente las 5.000 horas de vuelo como piloto al mando de aeronaves de transporte aéreo. Este es el caso de los inspectores Sarli (3000 horas de vuelo), Túñez (600 o 700 horas de vuelo), Fortuny (3000 o 4000 horas de vuelo), Delgado y Cercedo (4500 horas de vuelo).

c) tampoco existía, dentro de la DIFOM, un programa de instrucción y entrenamiento periódico para instructores en el que estén cubiertas todas las materias relativas a las aeronaves que supervisaban y cuyos pilotos evaluaban (vgr. aviones B737-200). Ello, claro está, surge de la prueba pericial e instrumental de fs. 9087/9126 así como de la mayoría de los testimonios recabados durante el debate pero, fundamentalmente, de los dichos juramentados de Trezzo, Sarli y Cercedo, quienes en forma unánime relataron que realizaron un curso inicial de inspector de aproximadamente diez días de duración en el que se los instruyó sobre algunas materias vinculadas a la función que habrían de desempeñar (reglamentaciones aeronáuticas, factores humanos, etc), pero sin ninguna instancia de evaluación final. Que a su turno, Castiella López y Fortuny aseguraron ni siquiera haber realizado dicho curso inicial por haber sido convocados antes de que el mismo fuera implementado por la DHA, no obstante lo cual, el acusado Peterson, al momento de asumir dicho cargo, no sólo no se encargó de capacitarlos sino

que además mantuvo a ambos ejerciendo sus funciones de inspector en esas pésimas condiciones.

d) en razón de la magra preparación técnica proporcionada por la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas, la mayoría de los inspectores – entre ellos, Villegas, Túñez, Trezzo, Delgado, Sarli, Fortuny y Luna- debieron asistir a cursos de capacitación de distintas aeronaves financiados por las empresas Aerolíneas Argentinas y/o Austral, firmas a las cuales fiscalizaban a fin de preservar que toda su actividad se ajustara a las disposiciones aeronáuticas que fijan los estándares de seguridad operacional.

2) Bloque 2: la ausencia de supervisión del régimen vacacional del plantel de pilotos.

Que por otro lado, el segundo bloque probatorio se nutre de las manifestaciones vertidas por los testigos Luna, Dellepiane, Trezzo, Castiella López, Palacio Alliaga, Cercedo, Sarli y Túñez, así como de la totalidad de los legajos profesionales de los pilotos que se han incorporado al presente proceso, todo lo cual, a criterio de ese Ministerio Público, ha permitido acreditar, más allá de toda duda razonable, que el ex Director de Fomento y Habilitación, Carlos Damián Peterson, jamás controló, a través de sus dependientes, que LAPA diese cumplimiento con los descansos mínimos obligatorios del plantel de pilotos de LAPA SA.

Que en efecto, el basamento probatorio sobre este tramo de la imputación se nutre, principalmente, de las manifestaciones vertidas por los inspectores Luna, Dellepiane, Trezzo, Castiella López, Palacio Alliaga, Cercedo, Sarli y Túñez, así como de la totalidad de los legajos profesionales del cuerpo de pilotos de LAPA SA que fueron incautados en legal forma durante los allanamientos del 14/3/00 –diligencia ésta que luce debidamente documentada mediante las actas de fs. 8215 a 8217 y 8222 a 8224 incorporadas mediante su lectura al presente debate– así como las importantes conclusiones a las que han arribado los expertos.

Que en mérito a la brevedad, debe recordarse que las manifestaciones prestadas por los inspectores de la Dirección que estuvo a cargo de Carlos Damián Peterson, han sido unánimes en señalar que jamás se supervisaba el cumplimiento de los descansos mínimos obligatorios de los aspirantes a obtener el documento de idoneidad aeronáutica correspondiente, aún conociendo las consecuencias normativas de dicha infracción (inhabilitación para volar) y el impacto que la “fatiga” de los pilotos posee para la seguridad aérea.

Que en este punto, se remite a las declaraciones de los inspectores Trezzo, Sarli, Cercedo y Túñez, cuyas aseveraciones encuentran sólido respaldo documental en los legajos personales del plantel de pilotos de la firma LAPA que fueron oportunamente reseñados en el requerimiento de elevación a juicio y al que cabe remitirse por razones de brevedad.

Que efectivamente, el contenido de tales instrumentos revela que la empresa LAPA le debía a la mayoría de ellos períodos vacacionales que, en los casos más graves, ascendían a los 220 días de vacaciones adeudadas lo que, en otras palabras, implica el descanso anual equivalente a cinco años de servicios prestados si se considera que el art. 31 del mentado decreto exige que cada piloto goce de 40 días de vacaciones por cada año calendario, situación ésta que colocaba a éstos en la imposibilidad legal para operar aeronaves comerciales y que no fue controlada por el ex Director de Habilitaciones, Carlos Peterson.

Que no menos importantes han sido las conclusiones de los expertos Velasco, Lopez Camelo y Mc Innis, quienes, tras la compulsión de los testimonios y demás documentación reservada en Secretaría (legajos de pilotos de LAPA), concluyeron que era posible detectar por parte de la autoridad de aplicación una flagrante violación a las normas reglamentarias y legales que regulan las vacaciones de los tripulantes, al no haber ésta ejercido debidamente los controles a los que estaba obligada a realizar sobre la empresa LAPA SA (cfr. art. 50 Decreto 671/94). Que tales probanzas, por lo demás, aparecen ratificadas por un importante segmento del plantel de pilotos de esa firma que ha venido a deponer en la audiencia de debate.

Que, en suma, a la luz de este sólido cuadro incriminante, cabe tener por probado que el por aquél entonces Director de Habilitaciones Aeronáuticas, Carlos Damián Peterson, no controló, a través de sus dependientes, que la firma LAPA diese cumplimiento con los descansos mínimos obligatorios que debía conceder a su plantel de pilotos, y en líneas generales, aquéllos que todas las empresas aerocomerciales del país estaban obligadas a otorgar a su personal aeronavegante.

3) Bloque 3: falta de aprobación del Manual de Operaciones utilizado por la firma LAPA SA durante el período en que el acusado ocupó el cargo de Director de Fomento y Habilitación.

Que en último término, integran el tercer bloque de probanzas las declaraciones juramentadas de Hugo Liernur, Juan Carlos Delgado y Jorge Dellepiane, así como la totalidad de la prueba documental e informativa secuestrada y remitida por la DHA así los peritajes practicados con base en estas últimas.

Que en este punto, en mérito a la brevedad, dará por reproducida la valoración oportunamente realizada en la parte pertinente del requerimiento de elevación de la causa a juicio en lo referente a toda la normativa nacional e internacional que, a criterio de este Ministerio Público, ha sido incumplida por el acusado Peterson durante el período que se desempeñó como Director de Habilitación y Fomento del CRA.

Señaló que el Ministerio Público Fiscal estima que ha sido suficientemente acreditado que la empresa L.A.P.A. S.A., al 31 de agosto de 1999 carecía de un Manual de Operaciones debidamente aprobado por la autoridad de control del Estado, toda vez que el Comando de Regiones Aéreas dependiente de la Fuerza Aérea Argentina -específicamente la Dirección de Fomento y Habilitación-, no respondió rápidamente a las solicitudes de aprobación de los programas de instrucción, manuales o procedimientos de todos los explotadores aéreos del país (LAPA, entre ellos), lo que motivó que

éstos fueran utilizados por las compañías aéreas por fuera de la ley al no contar con la aprobación expresa de la autoridad aeronáutica.

Que en efecto, la totalidad de la prueba documental e informativa remitida por la propia DIFOM (fundamentalmente, los informes de fs. 2807, 3084/5, 4801 y 17.781/17.792) dan cuenta que la Dirección que estuvo a cargo de Carlos Damián Peterson nunca pudo precisar cuál era el Manual de Operaciones de la empresa LAPA SA vigente al 31 de agosto de 1999, o bien, cuál era el que estaba en proceso de corrección, de lo que debe colegirse que ninguno de los sucesivos manuales presentados por esa empresa había sido correctamente aprobado a excepción del de fecha 24 de marzo de 2000.

Que este panorama probatorio incriminante adquiere mayor entidad convictiva a través del Informe Provisional de la Auditoría del Comando de Regiones Aéreas de la República Argentina efectuada en el marco del Programa Universal OACI de la Vigilancia de la Seguridad Operacional” (realizado en las ciudades de Buenos Aires y Córdoba entre el 22 y 31 de agosto de 2000), así como de las declaraciones testificales de quienes se desempeñaron durante varios años en dicha Dirección (Hugo Liernur, Delgado y Dellepiane) y refirieron en forma conteste –con el debido control de todas las partes- que ninguno de ellos estaba en condiciones de asegurar con certeza cuál de todos los manuales de operaciones presentados por LAPA SA –en cualquier de sus ediciones– hubiere recibido la aprobación definitiva.

Que esto permitió, en resumidas cuentas, que dicha empresa – como tantas otras- operara sin un MOV aprobado por la autoridad aeronáutica, o lo que es lo mismo, sin que la autoridad de contralor verificara que de dicho documento se ajustara a las normas nacionales e internacionales que establecen exigencias a la industria, fundamentalmente, en aras de resguardar la seguridad de todas las operaciones aerocomerciales.

Que en conclusión, a juicio de ese Ministerio Público, toda la prueba testifical, documental y parcial rendida durante esta etapa plenaria, valorada conforme los dictados de la sana crítica racional, permite desarticular

cada uno de los ensayos defensas de Peterson, y a la vez, tener por cierto cada uno de los hechos que le han sido oportunamente enrostrados, y de ese modo, derribar el estado constitucional de inocencia que éste ha venido gozando hasta la actualidad.

8.- SITUACION PROCESAL DE DIEGO ALFONSO LENTINO

Alegó el Sr. Fiscal que le imputa al Sr. Lentino, de acuerdo a las probanzas reunidas en este juicio oral y público, no haber ejecutado normas cuyo cumplimiento le incumbía en razón del cargo de Titular del Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial (INMAE), que ocupó desde el 22 de diciembre de 1998 hasta fines de diciembre de 1999.

Que concretamente, el acusado Lentino no supervisó la labor de los distintos médicos, psicólogos, psiquiatras y/ demás dependientes a su cargo en relación a las evaluaciones psicofísicas realizadas los días 31 de marzo y 30 de abril de 1999 a Gustavo A Weigel y Luis Etcheverry, respectivamente, las cuales resultaron irregulares e insuficientes a la luz de las normas y reglamentaciones que regulan el otorgamiento de la habilitación psicofísica del personal aeronavegante:

a) Convención sobre Aviación Civil Internacional (Chicago 1944), Anexo 1, Cap. 6, pto. 6.1, Subpuntos 6.1.1, 6.2.1, 6.2.2. pto. 6.3, Subpuntos 6.3.2, 6.3.2.1, 6.3.2.2 y 6.3.2.2.1.

b) Código Aeronáutico, art. 133, inc. 6°.

c) RAG 24, Capítulo 1, ptos. 3 y 5, y Capítulo 4, punto 21.

d) Manual Orgánico del INMAE (MAPO 21), Capítulo II, art. 8°.

e) MAPO 17, Capítulo V, pto. 7°.

Que, en efecto, a pesar de habérselos declarados psíquicamente “aptos” para la función en las fechas señaladas, no existe registro de que el

Comandante Weigel hubiera sido sometido a evaluación psicológica alguna en dicha ocasión, en tanto que, las técnicas de psicológicas aplicadas a Etcheverry (Bender y cuestionario desiderativo) han sido incompletas e incorrectamente administradas, por cuanto a resultas de esos exámenes los facultativos tan sólo efectuaron simples y aislados comentarios o descripciones fácticas que no se encontraban integradas en una síntesis que permitiera conocer lo esencial de la personalidad de dicho piloto (Etcheverry).

Que por otro lado, el personal del INMAE tampoco consultó los antecedentes psicológicos, médicos, aeronáuticos y personales de sendos pilotos (cfr. pto. 3. Cap I, RAG 24), situación que hubiera posibilitado una comprensión dinámica y profunda de los rasgos o indicadores de personalidad que los tornaban peligrosos para la actividad aérea, y por vía de consecuencia, la implementación de ciertas acciones preventivas (vgr. disponer la suspensión o cancelación de la habilitación o licencia psicofísica de piloto) hasta tanto aquellos indicadores fueran verificados o no, mediante otros estudios que reúnan las condiciones exigidas por las ciencias psicológicas.

Expresó que la normativa infringida por Lentino, será agrupada en función de tres interrogantes cuya respuesta, a criterio de esa acusación, es menester para fundar normativamente la responsabilidad penal del acusado.

Que esos interrogantes son los siguientes: en primer término, ¿quién es el encargado de practicar las evaluaciones psicológicas?; en segundo lugar, ¿cómo deben desarrollarse las mismas?; y por último, ¿cuáles son los requisitos para obtener la habilitación psicofísica?

1) ¿A qué organismo público compete la función de practicar las evaluaciones psicológicas del personal aeronavegante en nuestro país? Ello se encuentra regulado en las siguientes normas:

- Manual Orgánico del Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial (denominado MAPO 21) Capítulo II, art. 8 establece que, entre las funciones del INMAE, se encuentra la de “efectuar el examen médico del personal que corresponda, a objeto de valorar la aptitud psicofisiológica y conceder la habilitación pertinente”.

2) ¿Cómo deben llevarse a cabo tales evaluaciones?.

Poder Judicial de la Nación

Ello se encuentra regulado en las siguientes disposiciones:

- Reglamento de Habilitaciones Psicofisiológicas para Funciones Aeronáuticas Civiles (denominado RAG 24, reglamentario del decreto 1797, art. 9º), Capítulo I (ptos. 3 y 5) y Capítulo IV (pto. 21).

- Capítulo I, punto 3 reza: "El examen médico incluirá datos filiación, interrogatorio y examen físico y psíquico que se complementarán según los casos, con exploraciones de laboratorio, radiológicas, electrocardiográficas, etc." ;

- el Capítulo I, punto 5 dice: "En el reconocimiento médico, el solicitante prestará al examinador, una declaración jurada, especificando si se ha sometido anteriormente a éste, con qué resultado y donde ha sido efectuado. Esta comprenderá además una historia clínica lo mas completa posible sobre antecedentes médicos, familiares y personales. Especificará también los antecedentes aeronáuticos que interesen desde el punto de vista psicofisiológico y dejará constancia del número de horas voladas adjuntando copia de la última hoja del libro de vuelo, foliado e informe desde el último examen sobre accidentes o inhabilitaciones".

3) ¿Cuáles son los prerequisites necesarios para obtener la habilitación psicofísica?

Ello se desprende de las siguiente normas:

- RAG 24, Capítulo VI, punto 21 establece que "El solicitante deberá estar libre de afecciones mentales. Se exigirá capacidad intelectual y emotividad normales. Ausencia de vicios inveterados y de toda otra alteración capaz de interesar el equilibrio psíquico y comprometer la función, y son descalificantes las constituciones desarmónicas".

- Código Aeronáutico, art 133, inc. 6º "funciones de fiscalización".

- Normas de cumplimiento obligatorio contenidas en el Anexo 1 a la Convención sobre Aviación Civil Internacional (firmada en Chicago en 1944) denominado "Licencias al Personal (octava edición julio de 1989)", específicamente en el Capítulo 6 "Disposiciones Médicas Aplicables al Otorgamiento de Licencias".

- Capítulo 6: Punto 6.1 "Evaluación Médica- Generalidades", Subpunto 6.1.1 y el Subpunto 6.2.2. "Requisitos Psicofísicos" reza: "Se exigirá que todo

solicitante de cualquier clase de evaluación médica este exento de:...b) cualquier incapacidad activa o latente, aguda o crónica...que sean susceptibles de causar alguna deficiencia funcional que pueda interferir con la operación segura de una aeronave o con el buen desempeño de su funciones”. El Punto 6.3 “Evaluación médica – Clase 1”, Subpunto 6.3.2 “Requisitos Psicofísicos” reza “El reconocimiento médico se basará en los siguientes requisitos: 6.3.2.1. El solicitante no padecerá de ninguna enfermedad o incapacidad que pueda impedirle repentinamente operar con seguridad una aeronave o desempeñar con seguridad sus funciones”; Subpunto 6.3.2.2. El solicitante no tendrá historia clínica comprobada ni diagnóstico de a) psicosis...d) desórdenes de la personalidad, en particular cuando sean lo suficientemente graves como para haberse manifestado repetidamente por su comportamiento exagerado...que puedan impedirle ejercer con seguridad las atribuciones correspondientes a la licencia que solicita o ya posee, a menos que de el dictamen médico acreditado indique que, en circunstancias especiales, la falta de cumplimiento del requisito en cuestión, por parte del solicitante, sea tal que el ejercicio de las atribuciones de la licencia solicitada no afecte la seguridad de vuelo.

Que a criterio de esa fiscalía, el amplio elenco de funcionarios que se desempeñaron en el INMAE han coincidido en lo fundamental, en que las evaluaciones psicológicas que se realizaron a los pilotos Gustavo Weigel y Luis Adolfo Etcheverry -durante el período en el que el imputado Lentino ocupó el cargo de Director del INMAE-, han sido francamente irregulares y notoriamente insuficientes a la luz de las normas y reglamentos que regulan el otorgamiento de las habilitaciones psicofísicas a los pilotos.

Que ello se desprende de las aserciones juramentadas de los testigos Graciela Surace, Carlos Rodríguez Peña, Hugo Oscar Zoppi, Luis Gugliotta, Marcela Gómez Kodela, Socorro Chiari, Mónica Antonio, Mónica Santamaría, Nestor Pelliza y Omar M. Guarini. A continuación, en mérito a la brevedad, se detallará sintéticamente el contenido de los dichos que fueron escuchados en esta etapa plenaria y que sustentan la imputación dirigida a Lentino:

1) Que en el examen practicado a Luis Etcheverry el 30 de abril de 1999 de fs. 1 y 2 del Legajo de dicho piloto, se concluye que el mismo no presentaba alteraciones en el aspecto emocional, y por tanto, resultaba psíquicamente “apto” para la función. Sin embargo, a juicio de las peritos que

Poder Judicial de la Nación

dictaminar en el causa, existían ciertos indicadores de tipo emocional que impedían su calificación como tal, lo que, ciertamente, ha permitido poner en tela de juicio la suficiencia y regularidad de las evaluaciones psicológicas a las que ambos pilotos fueron sometidos en el Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial .

2) Que en el INMAE era costumbre aplicar tests a los pilotos con una frecuencia anual, salvo que el postulante evidenciara algún indicio que ameritara una mayor investigación. Este era el caso de los pilotos fallecidos, a quienes se le administraron tests con esa periodicidad, cuando sus antecedentes médicos –que jamás fueron consultados por los profesionales del instituto– obligaban a mantener un seguimiento más riguroso.

3) Que, luego de la entrevista psicológica, el psiquiatra no realizaba ninguna clase de diagnóstico del examinado, sino que se limitaba a analizar si éste se encontraba “apto” para cumplir la función de vuelo descartando únicamente los cuadros patológicos muy graves (vgr. psicosis). Esto es lo que – de acuerdo a los dichos de Rodríguez Peña- sucedió con el Comandante Weigel y el Primer Oficial Etcheverry, a quien dicho testigo tuvo ocasión de evaluar los días 31 de marzo y 30 de abril de 1999, respectivamente, tal como surge de las fichas psicofisiológicas de esas fechas, en donde el facultativo colocó su firma (la que reconoció en esta audiencia de debate).

4) Que, al momento de evaluar, no se revisaban, por regla general, los protocolos o fichas anteriores del candidato, no siendo el caso de Etcheverry y Weigel la excepción. Vale decir, en las evaluaciones que les fueron practicadas a ambos en 1999, los facultativos intervinientes no habían tenido a la vista ni conocían para ese entonces los antecedentes médicos de los pilotos fallecidos antes de llevar a cabo la entrevista psiquiátrica que, a la sazón, acabó derivando en la habilitación de ambos (“apto”).

5) Que, de otro lado, tras exhibírseles el legajo de Weigel, ni Rodríguez Peña ni Graciela Surace supieron explicar el motivo por el cual en

el examen que aquél le fuera practicado en 1999 no se había registrado la aplicación de tests alguno.

6) Que aún cuando la calificación de “apto” de 1999 la hubiere firmado, en el caso de Weigel y Etcheverry, el Vicecomodoro Zoppi, el otorgamiento de cualquier habilitación psicofísica era, en primera instancia, responsabilidad del Jefe del Gabinete y el Director del INMAE.

7) Que, según los profesionales del INMAE, Weigel y Etcheverry presentaban un pequeño déficit que, de todos modos, no los colocaba por fuera de los límites de la aptitud necesaria para desempeñarse como pilotos (Declaración de Hugo Zoppi).

8) Que las evaluaciones y tests psicológicos practicados en el instituto, eran obsoletos e incompletos, a tal punto que Luis Gugliotta tuvo intenciones de actualizarlos en función de la evolución que habían experimentado las ciencias psicológicas. Sin embargo, dicho testigo explicó que tales modificaciones jamás se implementaron por razones burocráticas de la institución.

9) Que era infrecuente que los profesionales de cada área del instituto consultaren el legajo médico de quien iba a ser inspeccionado, siendo que tampoco existía un seguimiento conjunto del historial psíquico del postulante con el personal médico de la empresa explotadora donde éste se desempeñaba (Cfr. Declaración de Gómes Kodela).

10) Que se observaba “angustia” en los resultados obtenidos a partir de los estudios psicológicos practicados al piloto Weigel entre los años 1995 y 1998, indicador éste que, por su carácter recurrente, constituía un rasgo de la personalidad de dicho sujeto que, indudablemente, debió ser profundizado en las sucesivas entrevistas psiquiátricas que se le fueron tomando a efectos de determinar si esa angustia revestía caracteres “sintomáticos” de alguna enfermedad mental, actividad ésta que, por otra parte, ningún miembro del INMAE había realizado a la fecha del siniestro.

11) Que el profesional del instituto jamás advirtió vocación de modificar el sistema de evaluaciones, no se realizaron reuniones generales a esos fines, etcétera.

Poder Judicial de la Nación

Señaló que cada uno de estos extremos han sido ratificados por los peritajes de las Licenciadas en Psicología Amalia Cejas de Scaglia, Kitic, Cabello Podestá de Rodríguez Amenábar, Greif y Gravenhorst, quienes indicaron, en lo sustancial que, los estudios realizados al Comandante Weigel y al Primer Oficial Etcheverry, resultaron insuficientes para evaluar su condición psíquica y si ambos estaban “libres de afecciones mentales” y contaban con un “equilibrio psíquico” para el adecuado ejercicio de su tarea.

Que en este punto, la mayoría de las expertas explicó que los legajos médicos de los pilotos Weigel y Etcheverry revelaban un estado de inestabilidad emocional, preocupación y de estrés con acentuación de las conductas impulsivas que se fue acentuando en los últimos años, y respecto de los cuales, no existió ni un registro claro ni una indicación preventiva al respecto. Que en ese sentido, si bien los estudios realizados eran insuficientes para establecer sus respectivas “aptitudes”, los datos recabados a través de ellos sí eran suficientes como para suspender preventivamente sus calificaciones de “Apto”, hasta tanto fueran verificados o no, mediante otros estudios psicológicos que cumplan con las condiciones científicas necesarias descriptas en los puntos precedentes.

Que por otra parte, señalaron que en los informes psicofisiológicos del Comandante Weigel y del Primer Oficial Etcheverry se anotaron interpretaciones aisladas sin efectuar elaboraciones sobre ellas. Que vale decir que los profesionales intervinientes del INMAE realizaron sólo comentarios, descripciones de mecanismos de defensa, de rasgos de personalidad y enumeración de datos; sin embargo, éstos no fueron integrados en una síntesis que permita evidenciar lo esencial de la personalidad de los entrevistados (Véase informe de Lic. Cejas de Scaglia).

Que tampoco deben olvidarse las afirmaciones que Diego Lentino realizara durante su acto de defensa material en la etapa instructoria, toda vez que ellas dan cuenta que el mismo conocía –en forma cierta y actual– que las evaluaciones psicológicas de los pilotos resultaban insuficientes y se

realizaban a espaldas de las normas y reglamentaciones vigentes que rigen la materia (vgr. RAG 24).

Que deben verse, a modo de ejemplo, sus manifestaciones de fs. 13844/6 en donde se aprecia que conocía las técnicas psicológicas que se aplicaron durante el año 1999, período en el que fueron evaluados los pilotos fallecidos y cuyos resultados manifestó ignorar por completo, versión ésta que echaría por tierra el control minucioso y personal que en todo momento aseguró ejercer sobre sus dependientes.

Que por último, completan el cuadro cargoso hasta aquí reseñado, los legajos nros. 32.196 (Weigel) y 45.836 (Etcheverry) que fueron secuestrados el 15 de septiembre de 1999 en la sede del INMAE, los informes psicofiológicos de Gustavo Weigel y Luis Etcheverry, del 31 de marzo y 30 de abril de 1999, respectivamente, instrumentos éstos que revelan entre, otras tantas cosas, que los profesionales del instituto en cuestión, lejos de tomar en cuenta los serios indicios que evidenciaban los exámenes previos de sendos pilotos a efectos de tomar medidas preventivas, se los ha declarado “aptos” para cumplir actividades de vuelo en cada ocasión que fueron examinados.

Que en suma, a juicio de esa acusación, la prueba documental incorporada a la audiencia de debate robustece el ya frondoso y opulento cuadro cargoso constituido por el amplio elenco de testigos y expertos que señalaron las serias deficiencias en la actividad de contralor que debió ejercer el acusado Lentino sobre sus dependientes.

Concluyó que, en virtud de los fundamentos de hecho y de derecho extensamente desarrollados en este alegato, considera que los acontecimientos debidamente probados que fueron imputados a los Sres. Carlos Damián Peterson y Diego Alfonso Lentino deben ser encuadrados en las previsiones típicas del delito de incumplimiento de los deberes de funcionario público previsto y reprimido en el art. 248 del Código Penal con un máximo punitivo de dos años de prisión, entendiendo que en las conductas desplegadas por los nombrados se han acreditado todos los elementos del tipo objetivo y subjetivo para tener por completa la figura seleccionada

Poder Judicial de la Nación

Que por lo tanto, los Sres. Peterson y Lentino deben responder como autores penalmente responsables de este hecho típico, antijurídico y culpable.

Ahora bien, a partir del análisis que se acaba de realizar en relación a los hechos y la subsunción legal que se le ha dado a los mismos, sostuvo el Sr. Fiscal que debemos adentrarnos en el estudio relacionado con la posibilidad en la especie de que se aplique la extinción de la acción penal emergente del delito de incumplimiento de los deberes de funcionario público por el paso del tiempo.

Siguiendo la línea de pensamiento del Sr. Procurador General de la Nación, Dr. Esteban Righi, en el dictamen emitido en el caso in re “Torea, Héctor s/ recurso de casación” (fallo. CSJN T. 404: L. XLII) en relación al instituto de la prescripción de la acción, por considerar sus fundamentos acertados y de estricta aplicación al sub lite, alegó el Sr. Fiscal que entiende que los preceptos de la ley 25.990 sólo pueden gobernar aquéllos actos procesales cumplidos a partir de su entrada en vigor y no antes, manteniendo su virtualidad los actos considerados “secuela de juicio” de acuerdo al régimen anterior. Que tampoco escapa a esa parte que la doctrina es prácticamente unánime en punto a que el procedimiento de confrontación de dos regímenes para determinar cuál de ellos es el más benigno en los términos del art. 2º del Código Penal, debe realizarse mediante una comparación integral que evite una consideración parcializada de sus preceptos (Ver, en ese sentido, Fontán Palestra “Tratado de derecho penal”, Tomo I, 2ª edición Abeledo Perrot, Bs As. 1973, p. 300; Soler, Sebastián “Derecho Penal Argentino”, tipográfica Editora Argentina, Bs. As. 1973, Tomo I, pág 194 y Núñez, Ricardo. “Tratado de derecho penal”, Tomo I, Ediciones Lerner, Bs. As., 1976, p. 137 y ss). Que vale decir que el principio en cuestión exige que la comparación se realice tomando en cuenta la totalidad de sus disposiciones, no pudiéndose, por ejemplo, aplicar las reglas más favorables de ambas legislaciones desechando las que resultan adversas. Que ello, en definitiva, equivale a sostener que no

pueda aplicarse al caso el catálogo taxativo de actos interruptivos introducidos a nuestra ley penal mediante el art. 1º de la ley 25.990 (publ. B.O. 11/1/2005), y simultáneamente, descartar la aplicación de la causal de suspensión agregada a ese cuerpo normativo el 1º de noviembre de 1999 en virtud del art. 29 de la ley 25.1888 de Ética en el ejercicio de la función pública. Que de allí que, a efectos de evitar la aplicación de dos regímenes legales en forma parcial, es que considera que, en el caso traído a juzgamiento, debe seleccionarse el régimen legal vigente al momento de comisión de los hechos traídos a juzgamiento, el cual no incluía a “los delitos cometidos en el ejercicio de la función pública” como motivo de suspensión del curso de la prescripción de la acción penal, aspecto éste que, por resultar más favorable para la situación de los acusados Peterson y Lentino, no será tomado en cuenta a la hora de hacer el cómputo respectivo.

Que por ello, de acuerdo a las pautas señaladas precedentemente y teniendo en consideración los actos constitutivos de “secuela de juicio” del régimen legal anterior con arreglo a la doctrina procesal mayoritaria y la jurisprudencia de la Sala IV de la CNCP (cfr. fallos in re “Ortiz” rta. 9/05/1999, “Terrado, Julio Fernando s/recurso de casación” rta. 24/11/2003, entre mucho otros), es que considera que el Tribunal debe declarar extinguida la acción penal por prescripción en relación a los imputados Carlos Damián Peterson y Diego Alfonso Lentino, toda vez que ha transcurrido holgadamente el plazo de dos años entre el primer llamado a indagatoria del 23 de mayo de 2000 (cfr. fs. 10.864/5) y el segundo auto de procesamiento del 26 de diciembre de 2002 (cfr. fs. 26.355/26.769) sin que en dicho lapso hubiere operado motivo de suspensión o interrupción alguno. (arts. 59, 62, inc. 2º y 67 “in fine” – conforme redacción según ley 25.188- del Código Penal).

Que por todo lo expuesto el Sr. Fiscal solicita al tribunal que al momento de dictar sentencia: Condene a Gustavo Andrés Deutsch, Ronaldo Patricio Boyd, Fabián Mario Chionetti, Gabriel María Borsani y Valerio Francisco Diehl como autores penalmente responsable del delito de causación culposa de un accidente aéreo agravado por el resultado lesiones y muerte - previsto en el art. 196, párrafos primero y segundo del Código Penal –según la

redaccion vigente al momento del hecho-, solicitando se le imponga a cada uno de ellos la pena de tres años y seis meses de prision, accesorias legales y costas; absuelva a Nora Silvia Arzeno por estricta aplicación del artículo 3ero. del Código Procesal Penal de la Nación respecto del hecho por el cual fuera traída a juicio, sin costas; y se declare extinguida por prescripción la acción penal (articulos 62 inc. 2do. y 67 del código penal) emergente del delito de incumplimiento de los deberes de funcionario publico –art. 248 del Código Penal- y en consecuencia se absuelva a Carlos Damián Peterson y Diego Alfonso Lentino en orden al mismo.

Al formular su alegato el Dr. JORGE SANDRO, letrado defensor de los procesados DEUTSCH y BOYD, dividió el mismo en cinco capítulos para que resulte más comprensible, aclarando que por ser las acusaciones de tal magnitud y tener dos enfoques distintos en cuanto al diseño de los cargos, que la Fiscalía reduce a la mínima expresión y la Querella extiende numéricamente, se genera una sensible oposición de la calificación jurídica del hecho y se refleja en las penalidades que requirieron.

Señaló que en el desarrollo de los alegatos se citaron autores o doctrina de manera algo vertiginosa para la comparacion general, y por eso quiso invertir el orden lógico de la exposición, comenzando con la calificación legal de fondo y luego refiriéndose al hecho y pruebas.

Capítulo 1: En él sostuvo que la calificación jurídica del estrago doloso (art. 190 del Código Penal), utilizada por la Querella, es incorrecta; que la del estrago culposo (art. 196 del Código Penal), imputada por el Sr. Fiscal, es inaplicable; y si quedara alguna subsunción jurídica residual, a la que luego se refirió, planteará la prescripción de la acción penal.

Para la exclusión de la calificación de estrago doloso, realizó una breve historia de dicha disposición legal, refiriendo que este delito no corresponde a la redaccion originaria del Código Penal sino que surgió por la reforma de 1968, cuya comisión redactora estuvo encabezada por Soler y Fontán Balestra; que Soler (“jefe” de la reforma) trajo la redacción del art. 190

actual, que había incluido en su anteproyecto de 1960; que en su tratado se refiere a la reforma, y explícitamente dijo que el mayor esfuerzo de la reforma fue transformar un delito de peligro abstracto como antes en otro distinto, de estricto peligro concreto.

Mencionó el Dr. Sandro que esta referencia creó una doctrina estable dentro de los autores nacionales, y todos convienen en que es un delito concreto, de un riesgo tangible y demostrable ex post, como verdadero peligro ocurrido (elemento del tipo) y no es suficiente con riesgos abstractos, distanciados de la situación particular o meramente generales; que el texto mismo del código demuestra el propósito del legislador, y se trata de reprimir cualquier acto que ponga en peligro la seguridad de la aeronave.

Agregó que la estructura de los delitos de peligro concreto no es sencilla y aún se discuten en la doctrina universal una serie de precisiones en relación al concepto, pero por lo menos hay que intentar tomar aproximación en los puntos comunes y que estén estabilizados como conocimiento seguro, o aceptados por la mayoría. Señaló que la teoría moderna (citando a Roxin y su manual en representación de todos), se emplea ahora tanto en casos académicos como judiciales, y aplica también a los delitos de peligro concreto reglas generales de la teoría que aplicó el fiscal y también la querrela, aunque no tanto. Que también para los delitos de peligro concreto es necesaria una demostración sucesiva con dos juicios de riesgo diferentes: peligro de resultado (vista la situación ex- ante hacer un pronóstico o analizar las chances de que los actos que se cuestionan provoquen un peligro de resultado. Bel resultado es el peligro-). Indicó que cumplido ese primer juicio de riesgo, viene el el otro, que es la realización del resultado de peligro concreto correspondiente al pronóstico anterior (ex- post si se traduce en resultado de peligro concreto).

Manifestó que para que los dos juicios sean posibles, hacer una referencia al peligro concreto como tal no es suficiente para demostrarnos de qué se trata; que para extraer las conclusiones hay que hacer una delimitación del tipo objetivo: primero, que esté presente un objeto de la acción Bprotección del bien jurídico-; si no hay objeto que pueda ser puesto en

Poder Judicial de la Nación

peligro, la necesidad se cumple, primero, con una aeronave con pasajeros y tripulación sobre la que se ejecutaron diversos actos de peligro concreto; segundo, que ese objeto de la acción imprescindible haya entrado en el ámbito operativo de quien lo pone en peligro (el objeto al alcance del ejecutor Aquí y ahora), y tercero, la acción o las acciones de los ejecutores tiene que crear un peligro próximo de lesión para el objeto considerado. O sea que los peligros abstractos o distantes quedan excluidos completamente.

Citó el ejemplo que figura en el texto de Roxin, acerca de un automovilista que se adelanta en una curva, analizando que la imprudencia es un riesgo abstracto si no hay un auto que viene del otro lado; porque si lo hay, esto evoluciona a un rango mayor de peligro –concreto, ex- post- cuando se cruzan y se tocan, hay choque y muerte, y así llegamos al delito de lesión o de daño o muerte); dijo que lo que cuenta Roxin es lo que la teoría de todos los tiempos predica acerca del peligro concreto y sus requerimientos de la situación (por ejemplo el libro tradicional de Welzel sobre lo inmediato, actual, cercano). Que cuando habla de peligro inmediato, actual, cercano, se requiere eso, es decisivo: si un bien jurídico está en peligro entra en el radio de acción de la situación peligrosa, ya que lo que no es tangible para el autor no es peligro concreto. Entonces si un auto se adelanta imprudentemente en inmediaciones de una curva sin saber si en sentido contrario viene otro, la imprudencia tiene el rango de peligro abstracto (la simple posibilidad que otro venga en sentido contrario); si pese al adelantamiento no aparece otro en el otro sentido y sigue su camino, esto no evolucionó a un rango mayor de peligro, pero si aparece otro auto, es al contrario, y si se rozan con riesgo de choque, la irrupción del objeto de la acción dentro del ámbito operativo del creador del riesgo genera una situación de riesgo concreto –ex post- (se han tocado y hay un dato particular que estima esa situación). Si hay lesiones o muerte, llegamos al rango mayor de peligro.

Agregó que el momento decisivo para el juicio de adecuación es el de la ejecución de la acción (ex- ante y ex-post).

Acerca de los rasgos cuestionables de estas teorías, señaló que hay que tener en cuenta en qué momento el bien jurídico entra en el radio de la acción peligrosa. Analizando el ejemplo anterior, dijo que la acción de A (el primer auto) ya es peligrosa en el momento en que empieza a cortar la curva.; pero B (el otro auto) está en peligro cuando se encuentra realmente en la curva de la carretera que se cortó. Entonces el el segundo juicio de adecuación tiene por base el momento en que el bien juridico entra en el ámbito de influencia de la acción.

Manifestó que en el caso particular no cabe ninguna duda que acusación describe los actos de peligro concreto que produjeron despiste de aeronave, que es tipo objetivo.

Mencionó que los actos de puesta en peligro son cuatro: 1º) el desorden en la cabina de tripulantes con la consiguiente omisión de listas; 2º) la omisión de extender flaps; 3º) el más contundente, que es la desobediencia a la alarma de configuración y 4º) el intento de aborto tardío cuando se había superado la velocidad permitida para esa maniobra.

Refirió que estos cuatro hechos de peligro concreto son los únicos datos de peligro referidos al objeto de la acción ejecutados por los que tenían en su mano el ámbito operativo de control sobre el medio de transporte, y son los que produjeron ex-post el resultado de peligro (resultado inmediato que es peligro concreto), que fue el despiste de avión y sus consecuencias ulteriores.

Que entonces hay que determinar quiénes están en el círculo y pueden ser los autores del hecho, y cuál es el momento del hecho, porque bajo este enfoque, estamos en presencia de delito doloso, que debe ser analizado en relación al tiempo.

Expresó que según la ley, los autores son los ejecutores; quienes ejecutan cualquier acto de peligro para la seguridad de la aeronave; y es importante el verbo ejecutar pues está conectado con los demás datos penales que nos permiten determinar quiénes son los autores y a partir de qué momento pueden ser punibles Bpor las reglas generales de tentativa como comienzo de ejecución-. Que a partir de la tentativa es relevante considerar lo

Poder Judicial de la Nación

actos de peligro que corresponden a los tipos del mencionado art. 190, agregando que todo lo sucedido antes del comienzo de la ejecución es jurídicamente irrelevante, porque toda fase previa sustanciada antes de la ejecución del hecho no ingresa en el tipo de dicho artículo.

Indicó que la regla de la autoría del art. 45 del Código Penal, se refiere a los que tomaran parte en la ejecución del hecho -mismo término porque habla del verbo ejecutar-; que atento la uniformidad en las expresiones, autores del delito previsto por el art. 190 del Código Penal sólo pueden ser los que ejecutan de mano propia los actos de peligro concreto para la seguridad de la aeronave, y son punibles recién a partir del comienzo de la ejecución del delito (en el grado de tentativa), y ningún interviniente en la fase previa está alcanzado por la incriminación, por eso ninguna de las personas involucradas en el juicio de LAPA tomaron parte en la ejecución del hecho o, en el peor de los casos, estuvieron en distintos tramos de la fase previa de la ejecución, pero todos exentos del contacto con el objeto de la acción y afuera del ámbito operativo de los ejecutores directos que fueron los tripulantes (copiloto y piloto), citando como ejemplo que uno de los imputados estaba a diez mil kilómetros de distancia y nunca pudo ejecutar los hechos de un peligro concreto (ni por lo delimitado en el art. 45 del Código Penal ni por el de la tentativa).

Dijo que en la forma de autoría de la parte querellante para involucrarlos, sorpresivamente se habla de autores plurales individuales, en una referencia a lo que la doctrina suele llamar como autoría colateral o simultánea, que son los que actúan en forma independiente y sin que cada uno de ellos sepa de la acción del otro. Que en ese caso no hay decisión común al hecho, cada uno se considera autor individual y no hay coautoría, y esto es importante porque excluyó otra base fáctica de participación criminal y eliminó que pueda ser juzgado como coautor. Que el efecto de decisión de la querrela (que no puede ser corregido ulteriormente) es que cualquiera que actuó en relación a un delito doloso en fase previa sin ser ejecutor, no puede

ser incriminado como autor ni siquiera en la forma que pretende querella, ya que no puede ser autor individual si no formó parte del momento del hecho y su ejecución, y así funciona la autoría directa. Que otras, como la autoría mediata, instigación o complicidad, configuran una base fáctica distinta y un análisis jurídico diferentes.

Agregó que la simplificación de la querella en múltiples autores individuales, no se puede tomar en una empresa porque es como forzar los conceptos para acusar por estrago doloso, ya que en una empresa no cabe el análisis segmentado de las responsabilidades individuales que deben responder por un hecho.

Sostuvo que el autor individual -colateral o simultáneo- es quien tiene mayor acceso al dominio del hecho, que Roxin dice que no puede dominarse de manera más clara que cuando el hecho lo realiza uno mismo y de propia mano y, en este caso, ninguno de los procesados ha intervenido en la ejecución de los hechos que llevaron al despiste del vuelo 3142.

En cuanto al objeto de la acción considerada, dijo que el avión estaba bajo control directo e inmediato de Weigel y Etcheverry, y ellos ejecutaron los actos de puesta en peligro y produjeron el resultado concreto de despiste en el lugar y momento del hecho, y son los únicos ejecutores con dominio del hecho; nadie más podía intervenir; el propio Weigel tuvo siempre en sus manos la decisión de su propia vida y la de los pasajeros desde que puso motores y comenzó a oír la alarma durante treinta y tantos segundos. Que él tenía en sus manos la cancelación inmediata del peligro que le reclamaba la alarma y siguió adelante.

Respecto al proceso de ejecución, señaló que éste no pudo iniciarse antes de que se cerrara la puerta del avión; que si hubieran procedido con dolo de peligro el comienzo de ejecución debió iniciarse cuando se cierran las puertas del avión y ellos tienen la disposición exclusiva sobre el objeto de la acción; que cualquier acto anterior, de ellos o de otros, ha quedado en la fase previa de actos que quedan impunes por el art. 190 del C.P.

Mencionó que la Querella tuvo el acierto de nombrar el fallo reciente en el caso “Cromagnon”, que es fácticamente distinto, pero

Poder Judicial de la Nación

contiene algunas referencias estructurales sobre delitos de peligro común y puede cotejarse con nuestro caso, adhiriendo a las mismas conclusiones en cuanto al sinnúmero de infracciones administrativas que se achacan a LAPA, pero que no resultan típicos de ilícito penal alguno. Asimismo, coincidió en que antes del ingreso de la gente al local mencionado, no hay comienzo de ejecución de ningún delito.

Que las personas consideradas responsables al máximo nivel por el hecho de incendio –en Cromagnon- son los que estructuraron la situación típica del delito de incendio, y acerca de quién responde como garante por esto, no se distinguió entre garantía genérica o específica. Señaló que tienen que ser garantes específicos para que respondan por el ilícito los organizadores el espectáculo (en este caso la empresa), porque no son garantes si no contribuyen con el factor, y tienen dominio personal de la situación del peligro preexistente.

Agregó que los jueces de Cromagnon dijeron que los organizadores estaban presentes en el lugar del hecho y por eso asumieron el dominio de la situación, estando a su vista los factores de riesgo, e incluso uno paró el recital advirtiendo que no siguieran tirando las bengalas; y por lo tanto se los incrimina como autores de delito doloso de peligro común, inmersos en la situación típica, objetos de acción y evitación de resultado al alcance de su mano, ya que podían haber cancelado el recital. Que sólo es posible para el garante que está en posición efectiva de custodia de la fuente de peligro y está en la situación controlando la configuración del suceso, y es quien puede decidir que continúe o se interrumpa el episodio.

Que en LAPA la situación es el riesgo creado sobre el avión desde el momento del cierre de puertas, entonces la primera conclusión que extrae el Dr. Sandro es que ninguno de los imputados de LAPA fue objetivamente ejecutor o autor del delito del art. 190 del C.P.

Añadió que al haber descartado el tipo objetivo no debería analizarse el tipo subjetivo, pero para no dejarlo sin respuesta, analizará el

dolo y demostrará por qué no puede subsumirse el hecho en el art. 190 del C.P.

Manifestó que la frase inicial de la figura dice *Aa sabiendas*; esto significa que en la doctrina de los creadores de la norma se requiere un conocimiento positivo, y no basta que el autor se represente la probabilidad o posibilidad de ese peligro. Que en el alegato de la querrela se dijo que bastaba con que el autor tuviera percepción del denominado síndrome de riesgo. Pero él ya explicó en el planteo de nulidad que el autor de esa expresión la creó para definir el delito de culpa y no el delito de dolo. Que se produjo en la réplica una situación que el querellante no pudo responder; cuando dijo que, acorde a Sancinetti, la expresión síndrome de riesgo (el objeto de referencia del peligro) era trasladable de los delitos de culpa a los delitos de peligro concreto y observó que esa aclaración figuraba al pie de la obra. Que hasta aquí la respuesta del querellante era correcta, pero la explicación fue incompleta y por eso dijo que Sancinetti (pág. 221/222) menciona una regla que es una opinión individual del autor- sobre el dolo de puesta en peligro que presenta dos excepciones a la regla: conocimiento del síndrome y representación concreta del riesgo, y esto debe agregarse al contenido del dolo. Indicó el Dr. Sandro que la nota de pie de página se refiere a la regla general pero no cubre la excepción; si es de peligro común, el contenido del dolo no queda satisfecho con un síndrome de riesgo abierto, ambiguo o indeterminado.

De cualquier modo, sostuvo que Sancinetti actualmente ya cambió de idea por completo acerca de lo que escribió hace 15 años, y en una publicación de jurisprudencia de casación penal (editorial Hamurabi) de septiembre de este año sobre abandono de persona, cambió su opinión anterior y adhiere a otra autora alemana (Ingebor Pouppe), que no se tradujo, y sostiene que el delito doloso no puede ser como el delito imprudente.

Cree que si no se le asigna contenido distinto al dolo de peligro que al de culpa, no se puede diferenciar la culpa conciente del dolo de peligro o del dolo eventual de lesión.

Poder Judicial de la Nación

Señaló que la fiscalía se declaró partidaria de la teoría de la representación, conformándose con las representaciones del individuo frente a la meta u objetivo, por la presencia de dolo, sin tomar en cuenta la doctrina de la voluntad Brepresentación mas el plus de voluntad-. Que si el dolo fuera pura representación sería punible en la esfera del pensamiento, cuando no trasciende o se vuelca a la realidad.

Manifestó que la decisión de acción fundada en representación de peligro concreto es lo que hay que presentar en un delito de dolo, y por eso Soler termina con el aspecto subjetivo Aa sabiendas@, o sea que será necesario que el acto haya sido ejecutado con ánimo tendiente a crear el peligro (con el ejercicio de la voluntad), sino el hecho va a parar a la figura culposa cuando el desastre se produce.

Entonces se preguntó cómo pudieron sus defendidos actuar con un dolo directo de estas características, si no prescinde de que no estuvieron en la ejecución del hecho, porque para que puedan ser inculpatos tenían que estar presentes en el vuelo 3142, y ver a los pilotos infringiendo la cabina, omitiendo las listas y los flaps, y que aceleraban sin tomar en cuenta la alarma; y si con eso omitieron intervenir podían ser considerados autores individuales o colaterales del hecho doloso. Recalcó que si hubieran omitido intervenir para abortar el despegue, en ese caso podrían haber sido considerados como coautores colaterales o individuales de estrago doloso. Así que descarta el tipo subjetivo, señalando que el hecho es objetiva y subjetivamente atípico, descartando que sea viable la aplicación del art. 190 del Código Penal.

Posteriormente, quiso demostrar que es inaplicable el art. 196 del Código Penal (estrago culposo), considerado por la Acusación.

Comenzó aclarando dos cosas: 1º) que cuando la ley penal estructura en los capítulos las modalidades de infracción dolosa y culposa, parte de un tipo objetivo común y las infracciones se diferencian bajo la culpabilidad Bdolo o culpa- y no en el tipo objetivo de infracción, y 2º) que el

criterio para determinar la autoría en el delito imprudente que difiere del doloso (esto es autor culposo), es que éste no tiene el dominio en cuanto a la producción del resultado.

Señaló que antes, para determinar el autor sólo se fijaba en si causaba el resultado; la mera causación de resultado bastaba, luego se analizaba si actuó en forma descuidada y se descartaba si no había dolo. Que esto sufrió un cambio drástico, y no se puede culpar a cualquier causante, hay que enfocarse en la infracción al deber de cuidado, si causó e incurrió en un descuido o el descuido produjo un aumento jurídicamente desaprobado del riesgo.

Que al haber cambiado las bases de la autoría, también se modifican las actuaciones de base previa, pues son punibles los comportamientos de quienes actuaron al final y en fase previa, porque el momento del hecho en la culpa es distinto que en el dolo.

En cuanto al comportamiento de ejecución, dijo que no requiere análisis especial, que el tipo objetivo es idéntico, y lo que difiere es el autor.

Que entonces hay que verificar el comportamiento inicial de los actos de ejecución del peligro concreto por parte de los actuantes en último término con control instrumental de la situación Blos pilotos- (que eran quienes podían proseguir con el despegue o evitarlo por mano propia); que no es dominio del hecho pues el autor culposo no quiere el resultado, pero es para entender que tiene el manejo de la situación, sino se lo castigaría por un hecho inevitable para él. Agregó que los ejecutores de última línea son los causantes inmediatos que infringen un deber de cuidado propio de la situación típica.

En cambio –sostuvo–, los actuantes de la fase previa, antes de las infracciones al deber de cuidado hechas por los pilotos, están sólo en la línea de causación mediata y les corresponde el deber de cuidado pero en la retaguardia, no en la trinchera.

Aplicándolo al caso, mencionó que el autor del hecho culposo es el ejecutor en último término que infringe el deber de cuidado propio (en la trinchera, porque violó la cabina, no cuidó a los pasajeros).

Poder Judicial de la Nación

Adicionalmente, señaló que la doctrina dice que ese acto peligroso debe ser causa directa e inmediata del peligro concreto, y no entran los peligros que no entren en esa categoría. Bej. Nuñez-; está excluido del tipo el no ejecutor o actuante de la fase previa que sólo pueden generar situaciones de peligro abstracto.

Manifestó que los pilotos manejaron sin duda de manera exclusiva la etapa crítica del hecho, en las cuatro fases son los únicos autores inmediatos del accidente (Weigel y Etcheverry), quienes infringieron los deberes de cuidado de la acción típica.

Agregó que los aquí imputados, en todo caso actuaron en la fase previa, y los actos u omisiones que se les reprochan son muy anteriores al momento y lugar del desenlace del episodio, y tal vez el último acto que puede relacionarlos con ello es la programación del vuelo; pero no hay conexión estrecha con el desenlace. Que el deber de cuidado de los de la retaguardia es distinto al de los ejecutores. Bcabinas estéril, flaps-, y en todo caso sería el control de la instrucción de los pilotos o de la programación, y si se cree que infringieron ese deber de cuidado, solamente entonces generaron una situación de peligro meramente abstracto que no corresponde al tipo del art. 196 del C.P. Como ejemplo, dijo que esa pareja se programó varias veces antes y sin novedad fatal; que si antes hubo vuelos de esa pareja y quienes los controlaron mal –hipotéticamente-, no pasaron del peligro abstracto, nunca esos vuelos generaron situaciones de peligro concreto o daños de muerte, y esto confirma que la posición de la línea jerárquica de LAPA frente al suceso, aún imaginando probables o hipotéticas violaciones al deber de cuidado, no quedan incluidas en el citado art. 196 que sólo reprime a causaciones inmediatas y directas de peligro concreto, las que estuvieron a cargo de los dos pilotos.

Así concluyó que los imputados no ingresan como autores del art. 196 porque: 1º) no fueron ejecutores del despiste y no tienen deber de cuidado de la etapa crítica, 2º) no causaron en forma directa e inmediata el

peligro concreto para la seguridad de la aeronave que necesita el cuerpo del delito, y 3º) en última instancia crearon un peligro abstracto no considerado en la acusación fiscal, que describe el hecho objetivamente atípico respecto del art. 196.

Seguidamente, y descartando el estrago, argumentó que si queda alguna sub-sunción jurídica residual, que analiza, plantea la prescripción de la acción penal.

Así, dijo que las causaciones de peligro abstracto están fuera del art. 196 del Código Penal, pero no en otros de delitos contra las personas, como el homicidio y las lesiones. Que en ellos sí se incluye la punibilidad de las actuaciones en la fase previa, como de mero peligro abstracto, que podrían haber superado los niveles de riesgo permitido; e individuales, no de carácter común.

Manifestó que la gente de LAPA está acusada por el modelo de inobservancia de los deberes del cargo, que no controlaron los deberes del cargo (no controlaron, no cumplieron), y esa inobservancia no figura escrita en el art. 196, que la omite, sino en los arts. 84 y 94 del Código Penal, como imprudencia, negligencia o impericia (puesta en peligro abstracto).

Indicó que si los de LAPA actuaron descuidadamente en alguna etapa de la fase previa, no podrían ser enjuiciados salvo de homicidio o lesiones culposas, que tenían un plazo máximo de tres años según el texto vigente al momento del hecho para la prescripción, lo que según él ha operado y sostiene que no debe aplicarse la nueva ley en forma taxativa. Que se tiene que aplicar toda la ley vigente al momento del hecho y no en partes, o toda la actual.

Resumiendo este capítulo, consideró que no son aplicables los arts. 190 y 196 del Código Penal, y si el enjuiciamiento se ubica en los arts. 84 y 94 del citado texto legal, la acción está extinguida por prescripción, lo que solicita al momento de dictar sentencia, efectuando reservas de casación y caso federal.

Poder Judicial de la Nación

Capítulo 2: En él, el Dr. Sandro efectuó un análisis aceptando la calificación legal elegida por la fiscalía (estrago culposo), pero por su punto de vista con un razonamiento jurídico diferente, también en este caso el hecho estaría prescripto.

En cuanto a la estructura particular del estrago y la forma en que operan dentro de su texto las cuestiones vinculadas con el riesgo, dijo que el art.196 del Código Penal tiene dos partes, una donde describe las condiciones de conducta descuidada y resultado de peligros básicos (descarrilamiento, etc., que en el caso que nos ocupa es el despiste del avión); y la segunda, que tiene un dato agravante, limitado a las circunstancias en que como consecuencia del hecho resultare lesionada o muerta alguna persona, lo que aumenta la penalidad.

Señaló que hay tres juicios de riesgo diferentes en el art. 196: 1º) si alguien ejecutó un acto ex- ante peligroso; si es así, 2º) si se produjo el resultado de peligro (estos dos igual para los pilotos) y 3º) si el riesgo de despiste del avión coincide, se expresa, o refleja necesariamente o comúnmente en la muerte o lesión de alguna persona, y esto es lo que él pone en tela de juicio.

Lo ejemplificó con una persona que circula en contramano con su vehículo, y con su conducta descuidada produjo aumento del riesgo (primer requisito de la imputación), pero si en medio de la cuadra un suicida se tira en la rueda para quitarse la vida, se nos crean problemas de imputación que hay que resolver; que la relación de causalidad no se discute, es necesaria pero no condición suficiente para la punibilidad del hecho; que el juicio causal no hay que incorporarlo al análisis normativo. En ese caso, las normas relativas al sentido de circulación de vehículos no tienen por objeto evitar a los suicidas sino prevenir colisiones de autos y que entonces no circulen en sentido contrario; que hubo competencia de la víctima del resultado porque ella misma manipuló el suceso para terminar con la muerte y el sentido de circulación no tiene relevancia respecto de la decisión del que quería matarse .

En el hecho aquí investigado, señaló que el avión se despistó y causalmente terminó en lesiones u homicidios (sea por impacto, obstáculos o por fuego), pero esto no es indicador suficiente para atribuir el resultado al riesgo estadístico de despiste. Respecto al tercer juicio de riesgo, hay que ver si el despiste está conectado por un juicio normativo con el resultado, comparando el resultado de peligro con las otras consecuencias y esto tiene que ser materia de prueba en el proceso; agregando que la prueba en cuanto a esto fue sumamente pobre y fue la defensa que instó a que se haga un peritaje en este punto. Entonces, sostuvo, si existe duda en la imputación de resultado, esto tiene que ser a favor de las personas imputadas.

Citó un trabajo en inglés que entregó por Secretaría, efectuado por la Transportation Resource Board que se titula ANueva base de datos sobre despiste de aeronaves@, que abarca desde 1980 a 1998, escrito por especialistas. Manifestó que en las bases del trabajo se relevaron 180 accidentes e incidentes ocurridos en el mundo de habla inglesa en esos años, relativos a aviones jet o turbo propulsados, para transporte de pasajeros, carga, en operaciones civiles. Se concluyó que se producen dos despistes por cada 10.000.000 de movimientos, las tres cuartas partes en aterrizajes y un cuarto por abortar de despegue, y la mayoría de estos últimos ocurren por decisión tardía de abortar. Que hay datos de la NTSB, la FAA americana, y autoridades similares de Gran Bretaña, Australia y Canadá. Dijo que parece ser que los despistes se reportan en circunstancias especiales, hay una cifra negra que no se puede relevar, porque en algunos casos no se denuncian porque son inocuos, y que el riesgo de despiste tiene un alcance limitado en la estadística mundial. Que lo determinante en este estudio es la cifra estadística final: el número total de ocupantes involucrados en despistes fue de 6.851, de los cuales solamente murieron un 0.33% de las personas transportadas y 0.54% tuvieron lesiones serias. Que en circunstancias normales no hay relación significativa entre riesgo de despiste y el riesgo de lesión a pasajeros o tripulantes; el riesgo de lesión o muerte por impacto del avión o fuego externo al avión no es mensurable en relación al despiste como episodio de peligro en sí mismo; si la cabecera de pista tiene un área de despeje amplio y no hay

Poder Judicial de la Nación

obstáculos para chocar, el riesgo de que se incendie por causas ajenas y haya heridos o muertos, parece que no está conectado con el juicio empírico común.

El tercer punto que comentó es que este riesgo en principio despreciable de lesiones y muertes, se modifica cuando luego del despiste en la trayectoria aparecen obstáculos, y en este caso el comentario dice que los factores determinantes son obstáculos en el camino del avión y que los daños se incrementan en la medida que éstos aparezcan; que el riesgo de incendio o fuego externo requiere al menos dos obstáculos de importancia.

Entre sus conclusiones, se indica que la tasa de despiste fue constante en los 18 años, también que un amplio número de despistes terminan más allá de la zona previa recomendada de protección por OACI (espacio de seguridad que ahora tiene determinación standard) y cerca del 10% terminaron más allá aún, a 300 metros. Que la importancia de los daños del avión y la tendencia a prenderse fuego se incrementa con la velocidad con que el avión deja la pista y el número de obstáculos que pasan por el camino, o sea que daños y número de víctimas no están fuertemente vinculadas con la presencia del fuego.

Que si hay obstáculos peligrosos limítrofes a la zona de aeropuerto, hay que considerar la incidencia que ellos pudieron tener en el resultado. Que el informe de la JIAAC comprobó -con otros informes- que en la carrera del avión, luego del despiste, hubo impacto contra un obstáculo de aeroparque (antena ILS) sin daño sustancial, y luego chocó con otros obstáculos anómalos y anti-reglamentarios, como ser la verja perimetral no colapsable con base de cemento que produjo daños significativos a estructura, ingreso en la Avenida Costanera que circunvala las pistas, e intercepta en dos partes con la prolongación imaginaria de las cabeceras de aeroparque norte (donde está el Restaurante Clo Clo) y sur, o sea que la presencia de la avenida de alto tránsito con circulación permanente a toda hora constituye un factor de riesgo anómalo y no vinculado con la responsabilidad de las empresas aéreas y

tiene que tener un inminente trato de la autoridad que seguramente ha tenido responsabilidad en el siniestro.

Añadió que hasta los peritos, como Ruenza, dijeron que se puede repetir este suceso y que puede tener consecuencias mayores, porque “el hombre es el animal que desafía la experiencia”.

Mencionó que luego de atravesar el avión la calle, vino después el problema de la columna de alumbrado y el vehículo, de la unidad reguladora de gas, y esto se comenzó a develar de una manera muy clara con el comienzo del debate, cuando en las primeras jornadas el sobreviviente Nóbile, que es ingeniero, dijo que miró para atrás y vio la manguera de fuego - que al día de hoy está- y como ingeniero que es dijo que era lamentable que no se hicieron cargo de la instalación de la casilla, y que podía asegurar con conocimiento de causa que sin ella más de la mitad de los pasajeros se hubieran salvado. Que luego de él, otros dijeron esto: Jorge Ruben García (cuya declaración fue incorporada por lectura) dijo que la salida del gas fue lo que provocó el incendio, y que no vio fuego en las turbinas; Raúl Cardoso (el 9/2/09); Alejandro Argibay Molina (el 16/2/09) dijo que el caño de gas cortado fue un lanzallamas; José Amayo (el 28/6/09) expresó que antes del impacto no vio fuego; Carlos Pompa -canal 9- mencionó que la magnitud de las llamas tenían que ver con la casilla de gas. Así, sostuvo que el choque del avión contra la casilla de gas produjo un efecto devastador de traumatismos mortales y generó un incendio de grandes proporciones.

Agregó que también durante el debate declararon dos personas vinculadas con entes vinculados a la casilla: Ernesto Javier Maffe y Jorge Karzon (de ENERGAS); que el primero de ellos, en instrucción, presentó el reglamento de normas vinculadas con estas instalaciones de Gas del Estado, y ese reglamento tiene una cláusula (2.2.1.14) que dice que se instalará un dispositivo de seguridad con válvula de bloqueo por sobre-presión, y por ubicación en zona densamente poblada, se deberá instalar dicho sistema. Que los dos dijeron que esa válvula no estaba y sí se instaló después. Que Karzon quiso ocultar esto, pero en instrucción también aportó ese reglamento desde la cláusula 2.2.1.20, por lo cual no aportó la cláusula que

Poder Judicial de la Nación

menciona la válvula, y negó que hubiera disposición que reglamentara esa medida, ocultándolo intencionalmente. Sostuvo el Dr. Sandro que quien mente para ocultar la verdad sabe que la entidad que representa es responsable por lo sucedido.

Expresó que luego de impacto con la caseta de gas, cuyo peligro no fue sólo que se rompió la cañería, sino que tanto o más peligroso que el chorro de fuego fue la estructura de hormigón de la misma que produjo la rotura del ala derecha y que saliera el combustible; que este primer impacto contundente tuvo que obrar como factor desencadenante de los daños producidos (tanto traumatismos como quemaduras), y respecto a ello ya había indicios el mismo día del hecho.

Mencionó que hay un parte agregado en el peritaje de Bomberos ordenado por el tribunal que tenía una advertencia seria de esto, ya que en forma categórica se dijo que la caseta de gas aceleró el proceso combustible de los elementos involucrados. Que este informe de bomberos no fue un dato aislado; el 12/10/00 el perito Velasco (que no tiene simpatía con los de lapa), respondiendo a los peritos de parte, en la página 13 de su dictamen dijo que es fácil de imaginar que si no estaba la caseta de gas, o el talud ... es posible que se hubieran evitado todas o gran parte de las víctimas fatales.

Manifestó que la prueba que se fue produciendo en debate dio origen a una inspección ocular donde se comprobó la cantidad y magnitud de los obstáculos y el compendio de ello dio lugar a una resolución de este Tribunal donde el Fiscal de juicio, alarmado por los obstáculos que afectan la seguridad de vuelo, dice que esto podría ser un caso de estrago doloso en la primera parte del artículo, ya que no fueron removidos sino que se mantuvieron, y la caseta de gas se construyó de mayor tamaño, y esta situación que da origen a una denuncia era la misma que regía al momento del hecho y este Tribunal tuvo que decir que era insostenible para cualquier análisis racional que persistiera la misma situación.

Dijo que las evidencias que mencionó más la que merita esa resolución es un cuerpo de prueba categórico y contundente de la incidencia que han tenido en las muertes y daños no sólo la casilla de gas sino también los demás obstáculos, ya que luego de chocar con la misma golpeó con dos maquinas viales y el talud del golf, que hizo que el combustible fluyera hacia la casilla de gas.

Recordó que finalmente el Tribunal decidió eliminar la caseta de gas (que se cumplió) y esto por lo menos eliminó uno de los factores de riesgo, pero la mayoría de los restantes aún están allí.

En cuanto a las discrepancias importantes –sobre todo de los peritos de la Fiscalía- en la evaluación sobre la incidencia de los obstáculos en los resultados últimos del impacto que se hizo en el peritaje de Bomberos que se hizo por orden del tribunal en el debate, señaló que la mayoría de los peritos dijeron que el fuego de la caseta de gas fue significativo y no pueden estimar el porcentual de incidencia porque pasó mucho tiempo, pero los peritos de la Fiscalía aportaron sus propias conclusiones en este sentido: que lo que produjo casi con seguridad el fuego externo del avión es la conjunción de factores: los motores de la aeronave -funcionando hasta el impacto-, y las turbinas que quedaron cerca de los planos, produjeron que el combustible líquido inicie un foco de incendio por la autoinflamación.

Aplicando el conocimiento empírico común acerca de la combustión no espontánea, hubo dos hipótesis sobre el origen del fuego externo: una que indica que depende simplemente del contacto de alta temperatura con combustible –como dicen los peritos de la fiscalía- y otra que es la que exige además del combustible y el contacto con el oxígeno, la presencia de un iniciador por ej. una chispa, y señaló que la desproporción en la importancia de la fuente del desastre no es satisfactoria, pues a simple vista las filmaciones muestran que si fueron focos de incendio separados tuvieron casi la misma ingerencia en el resultado. Mencionó que si sumamos la tercera alternativa, que es la del informe de la JIAAC respecto que el origen es el impacto del vehículo, hay un panorama completo. Que se pueden tomar una o las tres hipótesis y se llega a la misma respuesta: que del choque con el auto,

Poder Judicial de la Nación

del impacto contra el hormigón y la rotura de la cañería gas o del producto de la separación de motores y rotura de alas que liberaron el combustible, todos y cada uno de los sucesos son derivados de choques del avión con obstáculos externos, anómalos y anti-reglamentarios ubicados fuera del aeroparque, que no están vinculados con el riesgo estadístico de despiste sino de los obstáculos aledaños sobre los cuales LAPA no tiene ninguna responsabilidad (recalcando que el peritaje los favorece).

Acercas de los resultados, expresó que en cualquiera de las versiones de los estudios empíricos incorporados al proceso se deduce que se produjo el fenómeno de fuego externo al avión derivado de obstáculos anómalos fuera de aeroparque, en una zona que tiene que estar libre de obstáculos (y aún hoy están en infracción), y esto lo ilustra el perito de la Asociación.

Que el riesgo estadístico de despiste no está en conexión necesaria con el resultado de muerte o lesiones, traumatismos, ingestión de humo o carbonización; hay otros cursos de riesgo, ajenos a LAPA, y las personas acusadas están pagando el precio de criminalización selectiva que excluyó del caso sin motivo legal a los que produjeron los factores reales que influyeron en el resultado.

Lo ejemplificó con el accidente de Indonesia de 2002 que iba de Batán a Pekanbaru, y fue similar al de LAPA, porque se despistó por no poner flaps; que salió de pista peor, porque a los pilotos no les sonó la alarma y por un problema interno no se grabó la conversación de cabina al momento de Before Take Off Check List y no murió ninguna persona; que no sonó la alarma, no hubo fuego externo porque no había obstáculos. Comparándolo con el vuelo 3142, a los pilotos les sonó la alarma, no hicieron la lista, hubo fuego externo, los pilotos vivos decían que los habían configurado bien y se hizo investigación. Que en el reporte de Internet dice que hay tres posibilidades de que no se configuraron flaps: asimetría de flaps (a descartar), falla directa del sistema de flaps –mostró un gráfico del

mecanismo que indica lo que debe revisarse: siete cosas se deben chequear- y que hay nueve lugares vitales de estructura de flaps con acceso desde fuera del avión del lugar que se llama la tortuga y cualquiera puede meter la mano y provocar un desastre, pero como aquí desde el comienzo se dio por cierto que los pilotos eran los responsables no hubo un estudio serio que permitiera determinar la incidencia de otro fenómeno distinto de mal funcionamiento de los mecanismos-preexistente o intencional-. Agregó, por otra parte, que si el 3142 se hubiera despistado en Ezeiza, no hubiera pasado nada.

Concluyendo, dijo que los resultados -lesión y muerte- no tienen conexión con el riesgo de despiste del avión sino que fueron consecuencia del impacto del avión con obstáculos que están afuera del aeródromo y no pueden ponerse a cargo de las personas aquí enjuiciadas, y que manteniéndose la calificación de estrago culposo, a lo sumo podrían recibirlo en forma básica (causación de un accidente), que al momento del hecho tenía una penalidad máxima de 2 años de prisión, por lo que también estaría prescripto el caso.

Capítulo 3: Efectuó una crítica a la teoría sistémica de acusación de la Fiscalía y la querrela, para mostrar cómo se aplicó incorrectamente la teoría sistémica en general y en particular de la doctrina de Reason citada por los peritos y los acusadores; planteó otro modelo sistémico más moderno y adecuado con solución diferente del caso y, en conexión con éste, en el Capítulo 4 desarrolló factores sistémicos a su criterio omitidos directamente por la acusación o mal evaluados en el momento oportuno.

Acerca de la teoría sistémica, dijo que quiere cotejarla con la opinión genuina del autor citado permanentemente (Reason), que muestra dos aspectos diferentes: el primero, argumento central de los peritos oficiales en base al cual ambas acusaciones han puesto el núcleo del énfasis en contra de las personas imputadas, y además porque durante el debate hubo evidencias sobre cuál es en realidad el interés subyacente de su declaración en este caso.

Refirió que al comienzo del juicio, APLA dio a conocer un documento escrito que fue leído, en el que haciendo una síntesis de la teoría

Poder Judicial de la Nación

sistémica de Reason agregó un juicio de valor significativo, señalando que el debate Anos devuelve la esperanza de concepto sistémico...@. Expresó el Dr. Sandro que, más allá del ámbito del juicio penal, está el propósito de algunos sectores con el interés de experimentar un ensayo corporativo para que las responsabilidades de los accidentes caigan siempre en la empresa y no en los pilotos, sean cuales fueran las circunstancias.

Manifestó que el autor de esta teoría es James Reason, que presentó un esquema relativamente estrecho de la concepción del error humano pese a su condición de psicólogo, distinguiendo entre fallas activas del último operador -pilotos-, que están siempre vinculadas a fallas latentes con acento en las fallas de organización, que cree que predominan sobre las fallas individuales o las determinan de manera concluyente.

Indicó el Dr. Sandro que al perito Velasco se le preguntó en el debate respecto a este tema, y si bien citó en su dictamen las dos obras más conocidas de Reason, al ser interrogado sobre la teoría no conocía las respuestas, no se acordaba de la metáfora del queso suizo y finalmente dijo que tampoco lo había leído, sino que tenía sólo unos apuntes que le habían facilitado, agregando que este problema también lo tuvo Mc Innis. Que esto le parece una vergüenza y muy poco serio: que peritajes oficiales con enjuiciamiento penal de sus clientes estén basados en un autor no leído.

Alegó que Reason divide las rebanadas del queso identificándolas como barreras de defensa y los agujeros como las fallas activas o condiciones latentes, indicando que cuando hay alineación a través de los agujeros, la probabilidad de accidente está al alcance de la mano. Que lo que aún no se dijo es cuál es la naturaleza de la posición y qué está oculto en las argumentaciones formales de Reason y cuáles son los defectos de la teoría señalados por otros expertos. Que en el libro "Error humano", Reason acude además del queso a otra metáfora del agente patógeno residente, señalando que habría analogía marcada entre los errores de la persona y las enfermedades en el cuerpo humano por agentes patógenos, y la metáfora del

agente patógeno residente enfatiza el significado de los efectos presentes en el sistema. Que todos los sistemas con el hombre son iguales que agentes patógenos del cuerpo humano, Reason compara fenómenos humanos o sociales con la organización, o sea que esto ya se utilizaba a fines del siglo XIX. Que antes todo era causal, ciego, como los procesos de la naturaleza, entonces el punto de partida fue superado científicamente desde hace mucho tiempo. Que Reason lo reconoce y lo escribe, y esta metáfora de agente patógeno residente tiene un número de cualidades atractivas pero está lejos de ser una teoría viable, los términos son inaceptablemente vagos, y quien trata de emplear esta teoría para una demostración de trascendencia dentro de un proceso penal, debería hacerse cargo de todo lo que dice el autor.

Que para compensar la falla que menciona Reason de su sistema, dice que para que la metáfora de agente patógeno tenga valor es necesario tener una lista de valores relativos a la morbilidad del sistema y demostrar claras conexiones causales entre ellos y la conexión con el accidente; sólo atribuye el carácter de condición latente del error humano o de agente patógeno a las nóminas de sucesos claramente conectados con el resultado concreto, o sea, lo que no es causal, no es condición latente ni es agente patógeno residente.

Manifestó que casi la totalidad de los peritos fallan en este requisito fundamental pues no muestran la conexión causal con el resultado; ni los peritos ni la Acusación toman en cuenta el dato del segundo libro *AGerenciamiento de riesgos* en relación al tema del ciclo de la culpa; que esto se le preguntó a Mc Innis y dijo que nunca supo que Reason hable de un ciclo de la culpa y lamentablemente para él este interrogante tiene una vinculación estrecha con la aplicación de la teoría (pág. 127), porque dice que cuando se trata de culpar a la gente de diversas situaciones, parte de la respuesta reposa en la ilusión de la libre voluntad, y la gente especialmente en las culturas occidentales tiene gran placer en darle valor a la creencia de que son agentes libres capaces de elegir entre el bien y el mal y entre el correcto o equivocado pronóstico sobre los caminos de la acción.

Poder Judicial de la Nación

Haciendo un breve resumen de las palabras, Reason indica que es partidario del determinismo y esa imagen que da representando al último operador -piloto- como un autómeta es una posición metafísica de él (determinismo y libre albedrío). Que estar de acuerdo o en desacuerdo con sus enseñanzas presupone un acuerdo con el punto de partida; es posible mostrar que sea cual fuere la respuesta al dilema, no es posible aseverar -ni en relación a las normas que rigen la actividad aeronáutica ni respecto a la evidencia presencial de pilotos y copilotos que declararon- y no se puede sostener que los pilotos son autómetas de cualquier empresa. Que el piloto, por lo que le confiere el Código Aeronáutico, es el monarca del avión; el comandante tiene poder omnímoto durante el vuelo sobre las personas y las cosas y se trata de personas con formación profesional profunda, con buen nivel cultural, que reaccionan corporativamente protegidos por una asociación de pilotos cuando es necesario. Que nadie puede decir con seriedad que los pilotos de aviones sean autómetas de una empresa aérea, ni en el mercado nacional ni en el internacional. Que son autónomos, altamente calificados, con atribuciones normativas excepcionales, y suponer que actúan como agentes ciegos y determinados causalmente por condiciones tenebrosas establecidas por el empresario es una falta a la verdad.

Manifestó que, al margen de Reason, también le preguntó a los peritos, creyendo que a Velasco, en relación a otros autores sistémicos de igual jerarquía que el nombrado, por ejemplo el libro *AGuía práctica para la comprensión del error humano* de Sine Deker, prestigioso que critica fuertemente la teoría de Reason a la que llama organicista.

Contó una anécdota acerca del modelo epidemiológico de Reason que busca agentes patógenos, en la que alguien habló con un gerente de controladores aéreos para lograr responsabilidades de la compañía, y cuando el equipo de seguridad atravesó la marca de 837 agentes latentes, se dio por vencido y paró de contar porque no había final a la vista; todo podría ser potencialmente patógeno latente; la identificación de qué es latente y no,

depende de quién los elige; que no hay criterio previo para decir de qué forma se decide cuándo hay y cuáles son las condiciones latentes; que Velasco no pudo responder a esto y a las otras que indica Deker cuando se pregunta sobre el agente patógeno latente, ya que no hay determinación científica de las condiciones latentes. Que un agujero en una barrera de defensa o una falta de la misma, no es determinación científica sobre presupuestos y condiciones de las fallas latentes.

Que todo esto, aplicado a las constancias del caso, hacen que se vea por ejemplo que Velasco, en la síntesis de su peritaje diga que se facilitó la formación de una cultura organizacional perniciosa... y que pudieran imponer sus conductas temerarias omnipotentes y patológicas. Según el Dr. Sandro nadie sabe el origen y fuente de este juicio, pero dice que Velasco no fue a la empresa LAPA y no pudo comprobar cómo funcionaba la organización y no dijo cómo pudo percibir esas personalidades agresivas o desaprensivas, o identificar quién o quiénes incurrieran en esas conductas. Agregó que esto es lo que decía Deker: Cualquiera puede elegir como condición latente lo que mejor le venga en gana.

Indicó que en el Punto 11 de su peritaje, dijo que lo expuesto en los puntos anteriores “facilitaron un lavado de cerebro que indujo...”, atribuyendo a la gente de LAPA un lavado de cerebros, lo que es un insulto sin fundamento y no se puede aceptar, menos cuando se lo vincula con que entonces todos los testigos mintieron en ese caso, porque todos dijeron la verdad y nadie dijo que los presionaron o les lavaron el cerebro, ni hubo punto de contacto con eso.

Respecto a las condiciones latentes que Velasco seleccionó (el desorden administrativo en la confección de legajos), se pregunta si las condiciones latentes tienen que tener que ver con la relación causal y con el resultado, y qué tiene que ver el desorden administrativo con la decisión de Weigel de jaranear en la cabina o de desacatar la alarma de configuración que le ordenaba detenerse. Agregó que esto es una enumeración de fallas imaginarias e hipotéticas que sólo tratan de fijar la mala fama o la mala imagen de la compañía para cargar luego responsabilidades a sus directivos.

Poder Judicial de la Nación

Explicó que también se ve la inobservancia de los puntos de partida de Reason en la Fiscalía y en la Querrela, que hablan de deficiencias en la distribución de cargas de los aviones, y nadie dijo que el vuelo 3142 falló en las cargas del avión. Que también se habló de fallas de mantenimiento y de historial de aviones o sobre temperatura de motores, operaciones con talleres no autorizados, radar inoperativo, máscaras de oxígeno desconectadas, mesitas de avión trabadas, problemas de timón de cola, falta de botiquines, vuelos sobre-vendidos, pasajeros en el baño, falta de chalecos salvavidas, y dicho vuelo no tuvo esos problemas, o sea que ninguna de estas acciones tiene que ver. Que el núcleo de los supuestos agentes patógenos residentes en LAPA son diatribas y no pueden vincularse con el suceso. Que todas son parte de las listas de innumerables cuestionamientos secundarios que están afuera del tipo penal de un delito como estrago, parafraseando Cromagnon.

Sostuvo que en apoyo de la teoría sistémica, el querellante le da valor a un

piloto que dejó la compañía en 1996 y por eso desconoce la empresa a partir de esa fecha; que dicho piloto presentó una selección de 127 RTV de fines de 1995 y 1996 referidos a SAAB, o sea de un breve período (cinco meses) y con aviones distintos, tres años antes del accidente. Explicó el Dr. Sandro que Chionetti en su ampliación indagatoria mostró cómo dicho sujeto omitió presentar los RTV que no tenían novedades, incluso los de él, seleccionando y presentando los que tenían fallas para mostrar una cultura de inseguridad.

Indicó que otro de los imputados –Borsani- explicó en la audiencia con datos sencillos que los aviones generan un promedio de 2.5 RTV por día, o sea que de 1995 a 1999, hubo 4.500 en 1995; 9.000 en 1996; 12.600 en 1997; 16.200 en 1998 y 18.900 RTV en 1999, mencionando que el porcentaje de los presentados por el testigo es infimo (0,2%).

Refirió que esto no es aproximación a un estudio estadístico confiable, que se pudo hacer en la etapa preparatoria del procedimiento, pero tomando en cuenta todos los RTV, no los que tomó alguien, y considerando todo un universo de respuestas útiles para el esclarecimiento de la verdad. Que

lo peor es que de los 127 RTV, 126 RTV son de mantenimiento y no tienen que ver con el accidente, y uno solo tiene una novedad que se refiere a alarma y dijo el testigo enfáticamente que era el precedente directo de lo que sucedería con Weigel. Que como el testigo no quería responder preguntas de la defensa, se le exhibieron dos RTV del mismo piloto en épocas cercanas con distintas escrituras de la novedad, y se llamó nuevamente al debate al Sr. Lucero (que intervino en los dos casos), quien aclaró lo que suponían: que si ponía solo TO se refería a la etapa del take off -superado velocidad de aborto o ya estaba en vuelo- y que en cambio si estaba carreteando lo asentaba de otra forma como TOR -take off run-, donde era posible de ser detenido en rodaje, y por eso dijo que no tenía nada que ver con lo que le pasó a Weigel, ya que sólo fue un parpadeo de la luz cuando el avión ya había despegado. Sintetizando, dijo que los 127 RTV, y uno solo de una alarma que el piloto vino a aclarar que no era el mismo caso, no pueden ser evidencia para una argumentación sistémica sustentable, y el testimonio del ex piloto es trivial e inexacto.

Sin embargo, refirió que en otros aspectos y contra su propia voluntad, el ex piloto hizo referencias favorables a las que luego se referiría.

En resumen, dijo que la aplicación que se hizo de la teoría de Reason es incorrecta sobre la base de los propios presupuestos que él hizo para que condición sea latente o patógeno, y las numerosas condiciones consideradas en el debate no tienen relación causal y no se pueden computar en contra de las personas sometidas a juicio.

Respecto al Vuelo 3142, con su problema de cabina estéril y su infracción el día del hecho, dijo que hay normativa clara y terminante que los pilotos no desconocían ni podían desconocer: el NESTAR 51 2 y 3 y el

Poder Judicial de la Nación

MOV 7.8; que todos saben cómo deben comportarse en ese período, y el grueso de los testigos (pilotos copilotos y azafatas) que declararon conocían estas disposiciones y dijeron que se cumplían en los vuelos. Que no hay ninguna evidencia de que existiera comportamiento anterior de esa tripulación que fuera reprochable en cuanto al respeto de la cabina estéril. Que entonces se pregunta cómo fue también esto computado a integrantes de la compañía.

Manifestó que consiguió un reciente artículo de octubre de 2009 publicado en la revista “Business and comercial aviation” de EEUU que se llama “De la charlatanería a la caja negra”, que trata la cuestión de las repetidas infracciones que se verifican en todo el mundo respecto a la regla de cabina estéril. Por ejemplo, mencionó la opinión de Roger Baker, un retirado de FAA donde dice que en sus 29 años dirigió miles de inspecciones con todo tipo de operadores y la palabra que más pronunció fue “shhhhhh” (que se callen la boca los pilotos). Que parece que también en EEUU (donde hay exigencia en la seguridad) los pilotos son charlatanes, y menciona un caso real, casi tenebroso, de un accidente de Delta Airlines en 1988, que tiene una marcada analogía con este caso. Contó que la tripulación se olvidó de hacer chequeos de lista y trató de despegar sin que configuraran los flaps; que los pilotos y un ingeniero que iba con ellos bromeaban y se reían con la azafata que estaba en el cockpit, y durante todo el camino del rol inicial del despegue y la observación final bromeaban que un día se iban a estrellar por esas conversaciones prohibidas del cockpit, y se estrellaron. Refirió que se han multiplicado estos casos en países en los últimos años, y hubo varios casos fatales desde 2004 en EEUU y las autoridades buscaron una solución al asunto, relatando que hay una tendencia a utilizar los registros del CVR para control y la NTSB le propuso a la asociación de pilotos americana (ALPA) hacer chequeos al azar para ver si se respeta cabina estéril, y, al igual que como hizo APLA acá, se negaron categóricamente porque no quieren que se los controle. Que incluso sugirieron videocámaras para filmarlos, pero esto terminó en escándalo, entonces –señaló el defensor- cree que hay que quitarse

la máscara porque lo que sucede en realidad -parece ser- es que en todas partes del mundo, en la cabina, cuando se cierran las puertas, las tripulaciones bien instruidas, que conocen las reglas, que no tienen fallas sistémicas ni agentes patógenos, se dedican a jaranear en la cabina pues se produce un fenómeno casi natural porque saben que nadie los puede controlar, y se introduce un factor psicológico que predispone al abuso o la demasía, que es factor latente, y pertenece a la naturaleza humana. Que esto es la tendencia universal, y se le suman otros factores como las largas esperas en las colas de aviones para despegar, otra condición latente que favorece condiciones inadecuadas en la cabina. Que si a esto le sumamos la imposibilidad del control del comportamiento en las cabinas encriptadas, hay falla del sistema aeronáutico imputable a organizaciones gremiales y corporativas pues nadie los puede controlar: los pilotos hacen lo que quieren ahí adentro y no se los puede controlar. Que esta es falla sistémica y no imputable a una empresa en particular sino a las asociaciones de pilotos, que deberían hacerse cargo de su responsabilidad.

Manifestó que en el primer libro de Reason se hace mención clara y específica a otra condición latente omitida por las dos acusaciones (pág. 205 de “Error humano”), que trata de pre-condiciones de actos de inseguridad, y se refiere específicamente al precursor psicológico como falla latente. Que precursores psicológicos son precondiciones o estados latentes que pueden provocar actos de inseguridad; un precursor psicológico en particular solo o en combinación con otros, puede tomar parte significativa en la provocación o configuración de una lista infinitamente amplia de actos de inseguridad; que en términos causales, hay bajo acoplamiento entre el acatamiento en línea de management y estos precursores, porque en las empresas no se puede eliminar el daño por efectos psicológicos de cosas de la vida como divorcios, enfermedades en la familia, que ocurren afuera del lugar de trabajo, y esto fue identificado por Reason y omitido aquí.

Mencionó que el precursor psicológico está vinculado con otra frase del otro libro donde dice “uno de los principios básicos de la

Poder Judicial de la Nación

administración de error es que la mejor gente puede cometer los peores errores y entonces quiere decir que algo pudo fallar en su estructura psicológica”.

Señaló que el concepto sistémico más desarrollado en la ciencia moderna es la teoría sistémica de Nicholas Luhman, que es de innovación, y entre los paradigmas centrales de su pensamiento, ya que antes de él se creía que la sociedad era un conjunto de individuos, él dice que el individuo es un sistema distinto e independiente de la sociedad con quien guarda relación; que sociedad es sistema de comunicaciones -comunicación económica, mediática, política- de hechos que configuran la sociedad; que un análisis sistémico no puede basarse sólo en documentos, sino en hechos verificables empíricamente. Que Luhman trata tres tipos de sistemas: Sistemas vivientes (organismos simples a complejos), psíquicos o de conciencia – coincide con el enfoque psicológico de Reason-, y sistema social fundado en la comunicación del que penden subsistemas (derecho, política, economía), que a su vez generan distintas instituciones u organizaciones. Que Economía funda sistemas por ejemplo una compañía aérea; Legal crea tribunales y prisiones, y en todos los aspectos hay que ver quién y cómo ingresa al sistema y la toma de decisiones; que cada sistema es autónomo e independiente, las cosas internas las cumple de manera cerrada pero están estrechamente conectados porque cada uno está entre el entorno o ambiente de los demás, cada uno de ellos se acopla estructuralmente con los otros y produce un efecto llamado irritación. Que si el sistema irritado acepta la irritación del otro, se produce adaptación interna entre ambos y hay resonancia entre dos sistemas. Como ejemplo, cuando se crea un impuesto políticamente, hay irritación, y tiene que haber acoplamiento entre el cerebro del sistema viviente, con la mente que es psíquico y con la sociedad o la organización correspondiente de la sociedad. Que la mente queda en el medio de los otros dos, y opera como un filtro entre el cerebro y la comunicación. Que la teoría sistémica es altamente compleja.

Analizando otro ejemplo, dijo que la mente puede ser irritada tanto por algo físico como por algo externo, como puede ser un condicionamiento; que se puede curar con psicoterapia o con fármacos. Que indagar de manera sistémica sería sobre las influencias del cerebro o la mente o de la organización sobre la mente, y hay que considerar los dos factores, a través de revelaciones empíricas.

Acerca del sistema psíquico o de conciencia de Weigel, indicó que en la página 25 del informe de la JIAAC se menciona el hecho de que cada uno de los pilotos debió tener su carga de estrés, que en alguno de ellos pudo llevar la carga hasta de extremos patológicos, calificable como de depresión maníaca. Que el origen de este dictamen de la junta es la opinión del médico Ruiz (incorporada por lectura), que aporta datos significativos y dijo que, analizando las conversaciones de cabina, los excesos corresponden a negación maníaca del grupo, que fue la fuente de distracción sumamente peligrosa para la seguridad de vuelo, y no la falta de instrucción. Que Ruiz dice que ese fue el factor principal para omitir los flaps en las listas, y cuando comienza a sonar la alarma, el comandante le resta importancia, ignorando que no estaban configurados, lo que hace un bloqueo psíquico de ambos (piloto y copiloto) que hizo que se quedaron callados cuando no podían despegar y se estaban por matar. Que esto es explicado así, y termina con un diagnóstico significativo que indica que ese comportamiento para pilotos con la experiencia de los involucrados fue irracional y esto puede responder a sobrecargas emocionales, ya que alguien puede reconocer que está siendo irracional y reconocer que no está haciendo algo al respecto. Agregó que si esto está en los antecedentes de la JIAAC, era origen para dar mayor trascendencia a la investigación del sistema psicológico entre los tripulantes en ese acoplamiento maníaco.

Que con posterioridad este criterio, lo mismo fue confirmado extensa y detalladamente por los propios peritos Velasco y Prelooker, pero en ese aspecto no se les dio trascendencia a sus comentarios. Que Velasco atribuye a los pilotos comportamiento de ambigüedad diciendo que hay dudas de si estaban al tanto de la realidad presentada o la ignoraban

Poder Judicial de la Nación

omnipotentemente, agregando que el factor de la confusión se demuestra en las frases “no, no, no”, “qué es” “qué mierda pasa”, y esto es una manifestación inobjetable de confusión, de pérdida completa de conciencia situacional, que es desorientación total en tiempo y espacio y conectada estrictamente con el aspecto psicológico del individuo, que no sabe lo que hace porque no tiene conciencia de lo que vive, y esto no puede tener conexión con la instrucción técnica en cualquier área de la empresa. Que la realidad psíquica de Weigel discrepaba con la situación real, no se daba cuenta de lo que estaba sucediendo. Que si no sabe la realidad que lo circunda, tiene un problema profundo en su psiquis que merece atención especial y no tiene que ver con culpar a la instrucción del piloto. Que como corolario de esto, Velasco dice que complacencia es un estado mental donde el piloto actúa inconsciente frente a los peligros, que tiene la capacidad de actuar correctamente, pero por una situación u otra ha perdido sus defensas sin advertirlo, y todo concurre a considerarlo en este accidente, con todas las infracciones o violaciones cometidas por Weigel en el último término de la operación; recalando que, según Velasco, se relaciona con la complacencia, estado mental inconciente, donde no se da cuenta de lo que hace ni puede revertir la incapacidad.

Sostuvo el Dr. Sandro como síntesis o reflexión que si la falla activa proviene de complacencia, y es inconciente, entonces la condición latente del hecho estuvo adormecida en el sistema psíquico del piloto y no tuvo ningún contacto con la empresa, y esto lo dice Velasco.

Dijo que Prelooker en la parte 5 (a partir de la pág. 8), habla de la complacencia y repite lo de Velasco; que fue resultado de una situación donde se perdieron inconcientemente las defensas, hubo ignorancia de los riesgos de la actividad aérea; el 23% del tiempo se dedicaron a la seguridad operativa y el 78% a banalidades. Entonces, todo lo que se atribuye a la gente de LAPA eran problemas psíquicos de los pilotos, y esto lo dijeron los peritos en instrucción.

Acerca de la pérdida de conciencia situacional, indicó que Prelooker la describe en una frase como que es algo que genera en la mente del piloto una realidad subjetiva diferente de la objetiva, en muchos casos como consecuencia de la desorientación espacial; y en otros casos, como el del vuelo 3142, es evidente que sus raíces son de orden psicológico, desarrolladas a raíz de una complacencia que hizo olvidar medidas de prevención de riesgo que debían ser cumplimentadas. Añadió que ellos -Velasco y Prelooker- dijeron que la complacencia y pérdida de conciencia situacional tienen raíz de orden psicológico y no otro origen.

Respecto a los peritos de parte, ellos dieron una explicación más detallada que permite establecer el diagnóstico altamente probable sobre lo que pudo haber sucedido con la mente del piloto y copiloto.

Que Goldstein dijo que Weigel tenía un trastorno límite de la personalidad, que figura en las tablas utilizadas mundialmente como DSM4, que refleja notable impulsividad, esfuerzo frenético para evitar un abandono real o imaginado, relaciones interpersonales inestables, alteraciones de la identidad o de la autoimagen, impulsividad y conducción temeraria, inestabilidad afectiva, irritabilidad o ansiedad. Que en este contexto, ni el protagonista se da cuenta del problema ni los especialistas, y se produjo el día del hecho. Que el episodio hipo-maníaco se ve en la excitación con ánimo expansivo e irritable, cuando tiró el RTV al piso, autoestima exagerada, malestar por desconsideración, verborrágico, pensamiento acelerado y disperso, distracción -estaba ausente de la cabina-, agitación psicomotriz; que no estaba lento como decían las observaciones de sus instructores, tenía hiperexcitación psicomotriz relacionada con la realización de actividades placenteras como tomar mate o prender un cigarrillo y con la cualidad de omnipotencia -mencionado por Velasco-; que se entrometió en el trabajo de operadores con trasvasamiento de combustible y por último una típica negación inconsciente de la realidad, cuando dice “no no no, está todo bien” con la alarma sonando; que esto es claro y determinante en un episodio hipo-maníaco, y obró en el accidente en conjunto con impulsividad y con intolerancia a la frustración, no quería abortar el vuelo, quería despegar a toda

Poder Judicial de la Nación

costa, incluso sin percibir riesgo hasta de su vida. Que el copiloto se identifica y se contagia con este episodio e hipomaniácamamente anulan su capacidad de reacción. Agregó que las conclusiones finales de Goldstein es que el accidente fue por fallas humanas, y la sucesión de errores no responde a fallas de entrenamiento ni de instrucción ni de simulador; que con 6.500 horas de vuelo de experiencia, el hecho se explica por un comportamiento emocional profundo, como emoción violenta, como episodio hipo-maniáco por DSM 4.

Refirió que el perito Usandivaras dice sustancialmente lo mismo que el anterior: falla en percepción profunda .

Mencionó que los datos a favor de esta hipótesis es que no vienen de su equipo.

Que asimismo, el 25/8/09 el Tribunal le preguntó al ex piloto Piñeyro qué tendría que haber hecho Etcheverry y su actitud, y el testigo contestó que debió advertirle al comandante que sonaba la alarma y que no estaban los flaps configurados, y de ver la intención del comandante de proseguir ante semejante anuncio, tenía que asumir que estaba en pleno brote psicótico o suicida, y entonces tomar el control del avión. Que estas palabras, en boca de un médico especialista en cuestiones aeronáuticas e investigador de accidentes, no es una referencia vulgar o común, y al testigo se le escapó una respuesta que no quería dar, explicando el comportamiento que debió tener Etcheverry. Que esto coincide con lo que vulgarmente dijo Velasco acerca de que Weigel estaba loco, porque era lo que pensaba.

Por otro lado, dijo que hay referencias favorables en el alegato de la querrela sobre la alteración seria de la conciencia del comandante Weigel: Alemán se refirió a los exámenes del nombrado en el INMAE, al dictamen de la lic. Kitic y el fenómeno de rotación de figuras en los test y dijo que Kitic fue contundente; que rotación sería signo de encontrarnos con desorientación espacial, por alteraciones orgánicas o distorsiones graves o severas psíquicas y representan la pérdida del control del yo. Que los test de Weigel son de los años 1995 y 1996, reflejan problemas graves de él y estaba

en forma contundente documentado como dijo Alemán. Que eso explica los rasgos de personalidad de Weigel: bromista, verborrágico, confianzudo, exhibicionista con mujeres, y debieron tomarse estas actitudes como síntoma de trastorno límite y no como indisciplina desapegada de las normas de seguridad; debieron tomarse estas descripciones peyorativas y relacionarlas con trastorno límite, no como irresponsable.

Dijo que en el alegato de la Fiscalía también hay referencias al mismo problema cuando se trató el tema de Lentino en relación al INMAE, y algunas frases coinciden con los diagnósticos: dijo que el personal de INMAE tampoco consultó antecedentes médicos o psicológicos del personal; que hay rasgos peligrosos de personalidad que los tornaban peligrosos para la actividad aérea y menciona las normas infringidas al haber habilitado a piloto y copiloto con tamaños defectos, por ejemplo el punto 21 cap. 4 de la RAG 24 (requisitos de habilidad psicofísica, que dice que deberá estar libre de afecciones mentales, ausencia de vicios....) y él tiene que suponer que hay certeza o amplia probabilidad que los dos pilotos tuvieron una o todas las fallas que menciona la RAG 24.

Indicó que el Sr. Fiscal dijo que la angustia observada en los resultados obtenidos en los exámenes de Weigel entre 1995 y 1998, de carácter recurrencial, constituía un rasgo de la personalidad del sujeto que debió ser profundizado en entrevistas psiquiátricas, para ver si esa angustia revestía caracteres sintomáticos de alguna enfermedad mental. Además, agregó que si había fallas psiquiátricas en los pilotos, no pueden ser responsables por esto los miembros de la compañía, ya que debería ser atribuido al INMAE.

En conclusión, sostuvo que hay una muy alta probabilidad de que Weigel, en el momento del hecho, sobre la base de un trastorno límite de la personalidad, tuvo un episodio hipo-maníaco que tiene efectos de contagio con las personas que participan del clima maníaco e inciden a manera de bloqueo en el comportamiento del grupo; y, en caso de duda acerca de ello, debe primar la regla del art. 3 del Código Penal, favorable a los imputados.

Poder Judicial de la Nación

Quiso hacer referencia a la opinión de la Querrela acerca de que LAPA tenía algún tipo de responsabilidad porque no implementó un sistema de contralor psicológico para el re-chequeo de los pilotos aparte de la decisión del INMAE, pero esto, no tiene ninguna base normativa, no se indicó una norma legal que atribuya (en el momento del hecho) competencia a la compañía aérea para revisar psicofísicamente a los pilotos; entonces dicha opinión –a su criterio- podría ser tomada como sugerencia de “leges ferenda”, pero no decisiva para resolver este conflicto; que aparte, las normas que imperan son el manual orgánico MAPO 21 que le atribuye competencia exclusiva y excluyente para la habilitación de tripulantes al INMAE, que se complementa con el RAG 24 que habla de las modalidades de cada habilitación. Que entonces no puede ser transferido a la empresa comercial esta responsabilidad, si hay una autoridad predispuesta a ese fin por la legislación. Que la única excepción puede ocurrir cuando el INMAE declara inepto a un piloto, que es lo que pasó con Piñeyro. En ese caso, al recuperar la aptitud con una condición, en la empresa quisieron hacerle una batería de test porque LAPA no podía mantener la confianza en el piloto -por un examen de inepto anterior- y se quiso asegurar de que estaban bien realizados y cerciorarse de que podía volver a volar, y fue cuando Piñeyro dijo que eran estudios invasivos, refiriéndose a la extracción de sangre..

Acerca de esto, el defensor señaló que Piñeyro le negó autoridad a LAPA para revisar los resultados de su habilitación por parte del INMAE, y por ende, el testigo de la querrela se contradice con lo que dice el querellante respecto a que hay que revisar las habilitaciones del INMAE. Que en el caso de Piñeyro había un indicador de riesgo, lo que con Weigel no sucedió porque nunca fue declarado inepto por el INMAE.

Agregó que todos estos antecedentes nos indican desde el comienzo de la investigación que hubo falla en la percepción profunda del piloto, que su comportamiento el día del hecho corresponde a un déficit del sistema de conciencia no advertido en la habilitación psicofísica y fue

determinante del accidente. Desde su punto de vista, la situación del sistema de conciencia de Weigel es uno de los factores preponderantes a tomar en cuenta para dar al pleito una solución diferente a la propuesta por los acusadores, al menos por el principio de la duda, ya que la descomposición de la cabina procede de una anomalía psiquiátrica o psicológica que sería una explicación más aceptable que la tendencia ciega a querer despegar contra toda indicación visible para una persona normal.

Que en resumen, el esfuerzo de la defensa está orientado a demostrar que la aplicación correcta de la teoría sistémica indica que las violaciones a la cabina estéril no son imputables al sistema de la empresa, que una interpretación correcta indica que dependieron del sistema psíquico del copiloto y de Weigel, y esto excluye la responsabilidad de la empresa.

En cuanto a la cuestión sistémica, y si pudo influir el sistema de la empresa en el comportamiento del piloto a través del sistema de instrucción (que sería el acoplamiento de ambos sistemas), o si estaban mal adiestrados o programados los pilotos, señaló que la respuesta es negativa desde su punto de vista y es la solución que da Reason, que es a favor de la defensa y no de la acusación.

Por otra parte, mencionó que a raíz de preguntas efectuadas a Velasco, surgió la diferencia entre error y violación según Reason, y la diferencia radica en que la violación es intencional, no en el sentido de que el individuo tiene como meta el resultado dañoso, sino en que tiene el propósito de no cumplir con el reglamento. Que el error es una falla cognitiva que funciona de manera diferente a la violación dentro de la estructura de Reason, y de esto no se acordaba el perito Velasco. Que el interrogatorio es importante pues es muy diferente conectar condiciones latentes con errores del piloto, que conectar condiciones latentes de la organización con violaciones intencionales del piloto. De tal manera que para demostrar su interés, recordó que le preguntó a Velasco si Weigel transgredió intencionalmente el reglamento de seguridad de la empresa, cómo podía vincular la infracción al reglamento con

Poder Judicial de la Nación

la cultura de la empresa, y éste respondió que la verdad es que no había conexión verificada ni posible entre la violación intencional de reglamento y la empresa, que trata de imponer ese reglamento para todos sus pilotos y tripulantes.

Que luego le preguntó a Velasco puntualmente respecto a la desobediencia a la alarma de configuración -como a tantos otros testigos-, y -como todos ellos- dijo que es inexplicable hasta el día de hoy, alegando entonces el Dr. Sandro que lo inexplicable tampoco puede adjudicarse a la empresa como una condición latente.

Que acorde a esto, en el segundo libro de Reason está la respuesta al contacto posible que hay entre violaciones intencionales al reglamento y las fallas activas del operador o piloto; que figura en un gráfico denominado el árbol de la decisión para determinar la culpabilidad de actos de inseguridad, del cual entregó fotocopias para hacerlo comprensible.

Describió que el árbol está con la copa acostada, la base está a la izquierda y la más fina o cúspide a la derecha, y según la flecha en lo inferior, a medida que asciende el análisis disminuye la culpabilidad; que en él Reason trata de determinar frente a errores o violaciones si es un problema sistémico de la organización o si es una falla imputable solo al último operador; así, si comenzamos por la parte de la izquierda, la primera pregunta que está en el cuadro superior es si las acciones fueron intencionales – vinculado con la violación-; la flecha que baja con una respuesta afirmativa indica que hay que averiguar ahora en el segundo cuadro si las consecuencias también fueron intencionales, y si la respuesta es positiva estamos en el caso de un sabotaje, daño malicioso, suicidio, etc.. Que esta hipótesis, desde el punto de vista del piloto, se descartó desde el comienzo. Entonces vuelve al cuadro y con esa respuesta negativa va al primer cuadro de la segunda rama del árbol, que pregunta si se ingirió alguna sustancia no autorizada, pero señaló que toda esta rama es innecesario recorrerla pues no hay evidencia de eso –salvo algo vago acerca de consumo de drogas-. Que la respuesta negativa

de eso los lleva a la tercera rama del árbol que es la “zona gris” de Reason, que son violaciones intencionales a los procedimientos operativos de seguridad, donde se pregunta si hubo una violación conocida a los procedimientos de seguridad; la respuesta afirmativa nos lleva al cuadro intermedio. Allí se pregunta si había procedimientos disponibles, prácticos, inteligibles y correctos, y aquí –a criterio del Dr. Sandro- es donde hay que tomar la decisión y resolver el caso.

Así, dijo que tanto respecto a las disposiciones de cabina estéril como de configuración de flaps para despegue para aaeroparque, como la respuesta adecuada frente al sonido de la alarma de configuración o, por último, respecto a la velocidad límite para producir aborto de despegue, había en la compañía procedimientos prácticos, inteligibles, correctos y conocidos seguramente por el piloto que participó del siniestro. Que los elementos que tuvo la JIAAC confirman en distintos tiempos que Weigel reaccionó para decir que reconoció la alarma y reaccionó frente a la alarma de configuración.

Es decir, que existían esos procedimientos y esto nos lleva al último cuadro, que es la posible violación temeraria de las reglas por parte del piloto; si hubiera sido no la respuesta, era sólo violación inducida por el sistema de la organización.

Sostuvo que la rama del error está en este caso excluida porque las conductas tratadas se categorizaron por los peritos como violaciones y no como errores. Por eso insistió en que hay que tratar las condiciones latentes de manera distinta si es error o violación.

Que para Reason, si la compañía tenía normas de estas características para evitar el siniestro, toda la responsabilidad cae en los tripulantes y nadie de la organización aportó condiciones latentes para que el sistema incidiera en sus comportamientos. Que una correcta y completa interpretación del texto de Reason conduce a la absolución de todos los imputados aunque se tomen en cuenta las cuestiones técnicas de instrucción, que fueron inobjetable.

Poder Judicial de la Nación

Que la mala interpretación de Reason según él quedó en evidencia y tiene en los hechos y en la práctica una analogía con los antiguos sistemas de presunción de la culpa, de la autoría, presunciones jurídicas de autoría que se usaban en la antigüedad, con inversión de la carga probatoria, y uno de esos ejemplos es muy ilustrativo para entender la forma de razonamiento para que este caso llegue a las instancias actuales. Así, narró una anécdota histórica y real de 1830 que cuenta un episodio de Dalmacio Velez Sarsfield, donde se acusó a un padre y a su hijo de haber matado un huésped dentro de su casa porque había presunción no de dolo sino de autoría material, y si el nombrado no justificaba que no era el asesino era condenado a muerte; entonces amplió indagaciones y por una cuestión de hecho y derecho logró determinar primero que había sido muerto en las inmediaciones y no en la casa y a partir de allí la presunción debía ser entendida restrictivamente, y aplicada cuando el cadáver está dentro de la casa y no fuera, y con esto ganó la absolución.

Manifestó el Dr. Sandro que en este caso se demuestra que en el trámite del procedimiento y juicio, la acusación fue respecto a la gente de LAPA y se le aplica de manera implícita la misma presunción; que si ocurre un accidente en el avión de la empresa hay que perseguir al dueño de la empresa y a algunos más dentro de la línea jerárquica. Que se creó una presunción (estado de pura responsabilidad objetiva), se involucra a alguien porque se ha creado o tratado de crear una presunción desfavorable sobre su comportamiento genérico y se instaló el slogan de la cultura de inseguridad de LAPA. Que si podemos mencionar tantos aspectos negativos ciertos o no, comprobados o no, difundidos por películas o no, y creamos una imagen nefasta de una empresa, está disponible para que podamos cargarle a los integrantes todas las consecuencias (falacia dominem), se critica la cualidad personal, y lo presentan como una personalidad deteriorada para adjudicarle la responsabilidad. Agregó que la cultura de inseguridad de LAPA es un mito, un

slogan establecido para juzgar a los miembros de la compañía bajo la presunción jurídica de culpabilidad absolutamente inconstitucional.

Efectuó luego las conclusiones de los cuatro capítulos anteriores, señalando que: 1º) la aplicación sistémica de acusación es equivocada e incurre en responsabilidad penal objetiva; 2º) la infracción a la regla de cabina estéril no es imputable a la empresa sino en última instancia a APLA que impide corporativamente un control adecuado de la cabina; 3º) la aplicación correcta del precursor psicológico o falla en el sistema del piloto conduce a la absolución al menos por duda; 4º) la aplicación correcta por acoplamiento entre el sistema de organización y del individuo en instrucción técnica conduce –acorde al cuadro de Reason- a la absolución; y 5º) el argumento de la acusación equivale al empleo de presunciones ilegales en contra del imputado y la creación intencional de falsa imagen de la empresa para transferirle una responsabilidad que no le compete.

Por último, se refirió al Capítulo 5, para referirse a la situación particular de Deutsch y de Boyd.

Refirió que la multiplicidad de cargos fue fundamentada en la teoría de la imputación objetiva, pero sin embargo en la exposición teórica de cómo funcionan los presupuestos de esa teoría no se puso de manifiesto si las conclusiones son correctas y acordes a esa teoría.

Haciendo una breve referencia a las cuestiones legales, dijo que si se trata de demostrar de manera gráfica y sencilla el contenido de la doctrina, éste consiste en tres círculos concéntricos y en el núcleo si se pone o no a cargo un veredicto final. Explicó que en el primer círculo está la relación de causalidad, es decir si el hecho estuvo en conexión causal con el resultado, si no lo demás es innecesario, y en el círculo más externo se puede definir cómo lo que no es causal no se imputa, es decir queda al margen de la consideración.

Analizará luego cuáles de esos cargos no están en conexión causal con el resultado y deben ser excluidos.

Poder Judicial de la Nación

Mencionó que el segundo círculo es para ver si se verificó un aumento desaprobado del riesgo, cuando los conceptos centrales son el riesgo permitido y el principio de confianza. Que en esta etapa corresponde destacar que el segundo círculo está vinculado temporalmente en el momento ex-ante, es decir al momento del hecho y no después, cuando son conocidos una multiplicidad de circunstancias o datos que antes no se habían tenido en cuenta por el observador.

Dijo que durante dos años de debate y otros en instrucción, todo se basó en conductas con datos reunidos después del hecho, cuando sabemos lo que pasó totalmente, y es más fácil criticar a los que actuaron ex-ante teniendo eso a la vista. Por ejemplo, la pareja de pilotos que Laphitz dijo que no tenían que programarse juntos, y esto es cierto porque luego del accidente y después de escuchar la cinta a nadie se le ocurriría programarlos juntos incluso desprogramarlos para siempre, pero hay que ver con qué información contaban los imputados para tomar decisiones antes de saber qué sucedería, y el riesgo y juicio de valor es el tercer peldaño para demostrar cómo y de qué manera se explica el resultado. Que el aumento de riesgo debe ser el factor de configuración, y es para concluir en ese resultado y esto es ex-post. Que el resultado de los factores de peligro concreto de los tripulantes del avión fue el despiste del avión y si esto estuvo conectado necesaria y excluyentemente con lo que ocurrió en el final que él cuestionó.

Que entonces, quien trata de presentar cargos sobre la base de esta doctrina tiene que cumplir con los tres círculos concéntricos y él cree que esto no fue superado en los alegatos, y quiere hacer un análisis más particular.

Sostuvo que el riesgo permitido y el principio de confianza son las herramientas básicas en descargo de los imputados. Que en este punto no hay otra posibilidad que recurrir a la forma en que la teoría penal moderna explica estas cuestiones, sobre todo en delitos vinculados con estructuras empresarias.

Se refirió a la doctrina de imputación objetiva de Jacobs y Luhman; señalando que el primero recoge como concepto de expectativas sociales que son hechos (no conceptos) a verificar empíricamente y que caracterizan el comportamiento de todas las personas en la sociedad; que hay expectativas de dos clases: cognitivas o normativas. Que las primeras se nombran para excluirlas, por ejemplo cuando se produce frustración de expectativa, ésta es corregida o eliminada (dando el ejemplo de un niño que juega con fuego y se quema, y él mismo elimina eso como hábito, no necesita autoridad externa que controle la frustración) . Que las segundas aparecen cuando se produce la frustración o la decepción de la expectativa, y el estado aparece como la autoridad para adoptar una medida contra-fáctica, la sanción para el infractor, y para la comunidad, esa expectativa continúa vigente en general y para el futuro. Que la contra-cara es el concepto de rol y para entender el rol de alguien nos fijamos en lo que esperamos del otro (un haz de expectativas, hasta en las cuestiones más simples de la vida cotidiana), y los deberes del rol se fijan al portador a través de las reglas de competencia; que de esta manera en una organización compleja -una empresa- es imprescindible enfrentar análisis de hipotético delito en la base de roles de los imputados en la empresa, en la medida de su competencia al actuar, en base a la división de trabajo porque nadie puede hacer por sí mismo todo, cada uno hace la parte que le corresponde y debe cumplir, y no todo le incumbe a todos.

Mencionó que la división de funciones y el reparto de competencias se verifican en dos delegaciones: una que opera en sentido horizontal entre iguales -gerentes- o vertical -de superiores a inferiores-.

Como ejemplo, dijo que en el MOV de la empresa, incluso en versión que prefiere utilizar la Fiscalía, donde hay cláusula vinculada con la seguridad y fija las prioridades en la política de la empresa, en el punto 1.5 se aclara que la seguridad es objetivo de la empresa que incumbe a todos los integrantes. Que si se infringe, hay que ver la competencia individual de cada uno.

Poder Judicial de la Nación

Que si alguien actuó dentro del riesgo permitido o en riesgo desaprobado, hay que verificar si cumplió o no con su rol, y si cumplió los deberes propios de su competencia. Que riesgo permitido y riesgo desaprobado, en acoplamiento con criterio de riesgo permitido, funciona el principio jurídico de confianza.

Que en una organización correcta y con una adecuada selección de personal con idoneidad, hay un principio que nos permite confiar en el correcto desempeño de los otros, y esto se aplica a todo (ej. quirófano, donde el cirujano debe confiar en el anestesista). Que la excepción a la regla aparece cuando hay una advertencia visible y fuerte que obliga a tomar una acción para corregir al partícipe que muestra un comportamiento defectuoso; si no es perceptible el dato contrafáctico que obliga a desconfiar, el individuo está amparado por el principio de confianza y todo queda dentro de los límites del riesgo permitido por la actividad.

Que si se trata de organizaciones más complejas, es distinta la extensión de los deberes de control y el ámbito del principio de confianza según sea alta o baja la cualificación del subordinado. Que para quien está en la última línea, que hace un trabajo automático, es más amplio el deber de contralor de los de arriba, y para quien está en la cima de organización, hay menor deber de control y la posibilidad de una mayor confianza que reposa en la alta idoneidad reconocida al empleado.

Manifestó que en este caso, el ejemplo más contundente está relacionado con la cualificación de los instructores e inspectores de la empresa; el NESTAR en su cap. 18 establece las reglas generales para ser inspector o instructor reconocido, que es el individuo calificado para certificar la idoneidad de un piloto; en la cláusula 13.3 dice que cada instructor es quien certifica por escrito la idoneidad y conocimientos del tripulante, y está profesionalmente cualificado en el mayor rango posible para justificar la idoneidad de un piloto. Agregó que el análisis del principio de confianza se enfrenta bajo el presupuesto de que el hecho en que se basa la imputación

(hipotética mala instrucción o designación e instrucción de tripulantes de vuelo) está cubierto por el principio jurídico de confianza, ya que la propia ley dice cómo esa gente obtiene su cualificación profesional, le fija la competencia y desgraba todo el control jerárquico que sigue hasta la cima; que no quiere decir que los demás no tengan deberes, cada uno tiene que cumplir sus propios deberes y sólo se controla al de abajo cuando surge alguna advertencia o alarma muy fuerte que implique una acción o medida de acción.

Dijo que hay que estudiar el problema desde las dos puntas o ángulos, de arriba a abajo (top down) y de abajo a arriba (botton up), y la aplicación sistémica que se hizo de Reason es insatisfactoria, pues se partió del preconceito general de que el que está abajo siempre es inocente y responde sólo la plana mayor, y así se desnaturaliza el principio de confianza.

Efectuando en particular el análisis de los cargos imputados por el Sr. Fiscal a Deutsch, y su cuestionamiento a la política de inversiones de la empresa, con crecimiento desmesurado sin medir costos que reportaría a futuro, y que se modificó de cultura de inseguridad a cultura de crecimiento, señaló que esto lo sorprende, pues si un empresario quiere una política de crecimiento y de mayor inversión, esto no puede ser socialmente anómalo y no lo ve relacionado causalmente con el accidente; que no fue demostrado esto. Que hay distanciamiento entre políticas de inversión de una empresa y el accidente de un avión, salvo que alguien en forma analítica y minuciosa pueda conectar un hecho lejano con algo fatídico futuro. Que el hecho de cómo se invierte en la empresa es estereotipado, inocuo y no tiene rasgo de anomalía social, y cada empresario decide cómo aplicar los recursos y las inversiones, y esto no significado jurídico penal.

Acercas del reproche de que LAPA actuó con déficit por la sobre inversión, y si fuera cierto que esto perturba la seguridad de vuelo, hace mucho habría que haber cerrado Aerolíneas Argentinas y la fiscalía haber presentado una denuncia; que su déficit -que pagamos todos- coloca los

Poder Judicial de la Nación

hechos en riesgo inmediato de atentado aéreo, por lo que supone que la fiscalía no cree sinceramente en su propio argumento.

Mencionó que el Sr. Fiscal también sostuvo que Deutsch infringió el art. 131 del Código Aeronáutico, operando en el tiempo con saldos negativos, y eso debió haber provocado la suspensión de las concesiones según el art. 135, pero el art.132 dice que el Poder Ejecutivo reglamenta las normas del trabajo aéreo y para saber qué es ese trabajo aéreo está el Dec 2836/72, que dice que ese trabajo comprende la explotación comercial de aeronaves en cualquiera de sus formas, excluidos los servicios de transporte aéreo, por lo que jamás LAPA o su presidente pueden haber infringido una norma que no regula la actividad de una compañía de transporte aéreo.

Señaló que este error jurídico de la acusación se extiende también al segundo argumento o consecuencia, referido a que se debió retirarle su autorización de operador aéreo. Que este es un segundo error normativo de apreciación, pues LAPA ciertamente confeccionó en tiempo y forma sus balances y los presentó; que nunca fueron cuestionados por la autoridad de contralor; que no es para el transporte aéreo la autoridad aeronáutica sino que es y era al momento del hecho la DNTAC, que depende del Ministerio de Economía y nunca nadie de ese organismo fue convocado a este juicio para explicar o para ser interrogado sobre la situación contable de LAPA o para informar por qué no se le retiró la concesión. Que este dato debió ser visible, pues la JIAAC en la pág. 31 -pto. 1.17.4- dice esto; entonces lo que dice la Fiscalía es equivocado o desacertado pues no tienen relación ni con la empresa ni con el caso las dos normas que cita.

Que no obstante eso, quiere contestar desde el punto de vista contable. Dijo que la Fiscalía confunde (tercer juicio erróneo) patrimonio negativo con resultado negativo; que patrimonio neto es diferencia entre activos y pasivos, y los resultados son las ganancias o pérdidas del ejercicio. Que LAPA siempre operó -desde 1994 a 1999- con patrimonios netos positivos y los incrementó en forma constante; de 8 millones de pesos/dólares

pasó a 82 millones en 1999. Que siempre los activos fueron superiores a las deudas contraídas, lo que minimiza absolutamente los resultados negativos vinculados con la inversión del empresario. Que hubo una inadecuada interpretación de los informes contables inducida sobre todo por el síndico de la quiebra que habla del art. 131 del Código Aeronáutico sin conocerlo.

Que cualquier etapa de expansión y crecimiento de la empresa no se debe basar en resultados sino en la utilidad bruta anual, el cotejo entre ventas netas anuales y costo anual de servicios y en este caso fue positiva y creciente año a año; que partió de 10.800 millones llegando hasta 37.400 millones.

Que no es cierto que las inversiones significaron despreocupación de mantenimiento, reparación, inspección, compra de aeronaves, etc., y las determinaciones del peritaje contable del debate indican lo contrario. Agregó que subieron los montos de las inversiones de 10 millones en 1997 a 28 millones en 1999; en gastos de mantenimiento se pasó de 14 millones en 1997 a 18 millones en 1999; en gastos de capacitación e instrucción también evolucionaron de un millón en 1997 al doble en 1999; agregó que hay que tener en cuenta dos datos que no pudieron ser registrados por el peritaje: que en esos gastos de capacitación o mantenimiento no se contemplan dos rubros que tienen que sumarse a los conceptos, ya que con la entrega de cada avión nuevo se recibe la capacitación de los respectivos pilotos (y no se refleja en los estados contables) y lo segundo es que cuando se desarrolla una nueva ruta, los gastos de capacitación de los pilotos afectados a ellas iban a los activos de la empresa que se amortizaban luego, años después (no eran gastos del estado de resultados).

Que fuera de los peritajes, esta misma conclusión se extrae de las múltiples declaraciones del debate de los tripulantes, donde el grueso de los declarantes explicaron los procesos de instrucción, y a los simuladores del exterior que iban. Que nadie puede creer que la inversión en la empresa pueda

Poder Judicial de la Nación

haber impactado en forma concreta y particular sobre la instrucción o reglas generales de seguridad de la empresa.

Que acá parece que se invirtió mucho en aviones nuevos, y con ese comportamiento no se hizo más que cumplir en forma estricta con otra norma legal de la actividad que es la Ley 19030 (arts. 34 y 35), que hablan de la flota del explotador y de renovar la flota conforme a los adelantos tecnológicos, ya que eso tiende a mejorar el servicio para el usuario. Que la propia ley le imponía proceder de esa manera (en inversiones) y el actuar con la ley no puede hacerlos incurrir en un peligro jurídicamente desaprobado.

Agregó que nunca la empresa escatimó costos en los rubros conectados con la seguridad de vuelo; que se contrataron los mejores centros de instrucción de EEUU para que los pilotos sean entrenados en simulador; se incorporó a un representante técnico permanente de Boeing; se incorporó el plan de instrucción de Boeing a los manuales; que Ardalla dijo que se incorporó el sistema SBT, de última generación aún hoy; que LAPA fue precursora de una serie de medidas de seguridad que en esa época eran infrecuentes, y es absolutamente seguro que el nivel de la empresa jamás puso en riesgo la seguridad aérea, y los resultados negativos son consecuencia del alto nivel de inversión. Que si Deutsch quería únicamente ganar plata, sólo hubiera retirado utilidades, y sin inversiones los resultados negativos habrían desaparecido.

Que también hay que tener en cuenta otro dato: el chequeo externo que tuvo LAPA para operar en el espacio aéreo americano; que tuvo que superar investigación, calificación y supervisión, y pasar una inspección de todos los estratos de la empresa. Añadió que la autoridad americana es indiscutible y le permitió a LAPA operar en su ámbito, porque tenía todos los presupuestos de seguridad necesarios. Que la sospecha de la levedad de la autoridad argentina, está desplazada por esto.

Dijo que otro cargo objetado fue que Deutsch trabajó con un management cuestionable o integrado de manera azarosa, pero esto fue

completamente refutado por testigos del debate, que dijeron cómo y por qué mecanismo se seleccionó a la estructura empresaria que comenzó en 1996, cuando se contrató una consultora de prestigio internacional. Que esto también forma parte del mito de la cultura de inseguridad. Que Boyd en su indagatoria en el debate mencionó el organigrama y antecedentes de cada uno con objetivos y logros, por lo cual todo lo que se dice es difamación gratuita.

Que había intervención personal de Deutsch en las reuniones de los días miércoles con las áreas gerenciales y en ellas se enteraba con lujo de detalles de todo, entonces se pregunta cómo no se enteró de que los tripulantes tenían alguna deficiencia. Que esto está relacionado con la teoría de imputación objetiva, tenía conocimientos especiales y por eso lo quieren involucrar: si él es piloto tiene un deber adicional de cuidado y evitar las consecuencias, y se omite decir que la cuestión de conocimientos especiales es un punto crítico de esta teoría de la imputación objetiva, pues se acude al tipo subjetivo –conocimiento del autor- con trampa en el razonamiento para dar respuesta al problema del conocimiento especial del autor. Y por eso está dividida en 2 bandos diferenciados: uno de Roxin, que acepta los conocimientos especiales -juicio de riesgo tiene que ser cumplido por el observador externo que además de formar concepto sobre los hechos esté dotado de conocimientos especiales del autor si es que los tiene-. Que se le transfiere al observador externo el conocimiento del protagonista y a través de un rodeo soluciona el problema del riesgo desaprobado por los conocimientos del observador. Que el otro, que encabeza Jacobs, dice que el observador externo es como si fuera un Dios, que tiene los mayores conocimientos posibles de todo, es un monstruo que no existe, es pura ficción y no aceptable como criterio legal. Que hay que excluir este concepto y regirnos por determinaciones propias del rol; efectuar una imputación subjetiva auténtico y real, hay que suprimir el conocimiento especial y regirnos sólo por el rol. Que su conocimiento no puede operar como dato para ser evaluado para determinar el nivel de riesgo completo.

Poder Judicial de la Nación

Que aunque tenga conocimiento especial no tiene que estar aplicándolo contantemente; aunque uno lo tenga, no puede estar todo el tiempo aplicándolo, sería una exigencia inhumana o imposible que todo el tiempo esté pensando en que es piloto. Que hay que ver cuál es el episodio o dato o información que lo pone al autor en activar su conocimiento especial, y esto nos remonta al principio jurídico de confianza, pues el presidente está distanciado de la instrucción de Weigel y de Etcheverry; no tenía idea de su instrucción, y sólo puede ser reprobado el presidente si en algún momento le pusieron en la cara un dato fuerte o contundente que reflejara falla en el rendimiento profesional o en el accionar de los pilotos. Que en las reuniones aludidas no se trataban cuestiones puntuales como ésta, y que sea piloto no es argumento válido para reprocharle esto. Que si aceptamos sus conocimientos especiales, aplicando a Roxin, entonces hay que tomar la falta de los mismos para Boyd, y habría que desgrabararlo porque no los tiene, entonces hay que diferenciarlo.

Que también la fiscalía se refiere a que el presidente recibió unos pocos meses antes la carta de renuncia a su cargo del testigo Piñeyro, donde le habría advertido sobre los riesgos que veía en la empresa, y esto se toma en cuenta también en los peritajes –Velasco- como condición latente desfavorable para la empresa y su presidente. Que esta cuestión es presentada de manera incompleta y hasta intencional; la lectura de la carta documento de Piñeyro revela que desde tres años para atrás de esa carta, denunció problemas de mantenimiento y colaterales al mantenimiento de aviones, pero jamás hizo un juicio profesional negativo sobre Weigel ni sobre los rasgos de su personalidad, en LAPA ni en instrucción.

Pero esto sí sucedió en la audiencia de debate en juicio, porque se lo guardó hasta este momento, pero si era cierto lo que dijo, debió comunicarlo de inmediato. Se preguntó cómo guardó silencio tantos años sobre el perfil de Weigel y lo haya revelado abruptamente en el debate, con el piloto ya muerto. Que lo grave no es lo inoportuno, sino que acá nos informó a

todos respecto a un hábito que parece que tenía Weigel, y en la ampliación de Chionetti se hizo notar que Weigel ponía la palanca de flaps en posición antes de la puesta en marcha de los motores.

Que parece que esto es algo que se le escapó a Piñeyro, era un dato que no lo quería revelar, pero frente a una pregunta le salió y cambió de tema de inmediato; lo dijo inconscientemente. Que si la mala costumbre Weigel la tenía y esto lo conocía Piñeyro, la actitud los pone en un dilema, porque se impidió una investigación adecuada para ver o establecer si esa costumbre puesta en práctica el día del accidente pudo haber incidido sobre el mecanismo de los flaps: pudo provocar flaps asimétricos?, o un mal funcionamiento del sistema operativo de flaps?. Que no se hizo peritaje porque nadie sabía de esta peculiaridad, sólo lo sabía el testigo –Piñeyro- y lo guardó en su intimidad, y así se frustró una vía de investigación. Agregó que del mismo modo, no se investigó una intervención intencional, porque alguien que conocía esto de Weigel podía haber aprovechado para desatar un intento de sabotaje. Que varios testigos declararon que detectaron trabajos externos y les llamaba la atención que trabajaban en la zona del ala izquierda, mencionando uno de ellos que una persona que venía con él como pasajero se dio vuelta y se retiró. Que la conexión entre ese dato conocido ahora, esos testimonios y la comparación con las voces de cabina, reflejan que si Weigel había puesto flaps antes de los motores, esto quedó en la penumbra por la reticencia inexplicable del testigo, pues existe la duda más profunda al respecto, que es de consecuencias angustiantes por la posibilidad mínima de una intervención externa sobre la posición de los flaps.

Respecto a Deutsch, nadie le comunicó esto a él de ninguna forma, de afuera o de adentro, ni siquiera quien más sabía de Weigel -Piñeyro-, que lo obligara a acciones especiales o a ejercer un control o tomar otro curso de acción. Que no es cierto que él y su familia lo conocían a Weigel, y no hubo un trato para su ascenso a comandante. Agregó que hubo un testigo, íntimo amigo de Deutsch, que fue copiloto y se quejó de que nunca ascendió a

Poder Judicial de la Nación

comandante, desesperanzado, aduciendo que esto podía deberse al hecho de ser amigo de Deutsch.

En relación a los cargos de la querrela contra Deutsch, manifestó que hubo

14 cuestionamientos, y algunos tienen rasgos en común.

Acerca de los primeros cuatro puntos, referidos a que omitió supervisar a la gerencia de operaciones y a la de RRHH, en el primer caso en lo referido al régimen de instrucción técnica de pilotos, en especial respecto de Weigel y Etcheverry, y su designación de comandante y copiloto; común a las dos gerencias el no haber instado una política adecuada de FFHH y CRM, dijo que estas cuatro omisiones de supervisión de ninguna manera corresponden al presidente de una empresa. Que el rol de presidente de compañía no incluye controlar al personal en forma directa; que esas gerencias están dos escalones debajo de él, y los cuatro cargos caen bajo el incumplimiento de la regla de que no hay riesgo desaprobado si la persona se mantiene dentro del riesgo propio del nivel de su función.

Refirió que en el debate vimos que nadie considera al presidente responsable del hecho; que ningún perito involucró a Deutsch, ni siquiera Mc Innis, que se ensañó con LAPA, y a preguntas de la Fiscalía dijo que el presidente del directorio estaba fuera de la operación y no estaba en el día a día de la compañía. Que si él dijo esto, tiene que ser así porque ese perito fue adverso a los intereses de la defensa en todo.

Que a lo sumo, el presidente tiene el deber de estar informado de que hay programas de instrucción, que tiene que asignar recursos, que hay manuales que reglamentan la actividad operativa de la empresa y que los instructores e inspectores, pilotos y copilotos están habilitados y fiscalizados por la autoridad aeronáutica. Que fuera de esto, el contacto que mantenía con los niveles superiores en la reunión semanal no incluye lo que la querrela quiere poner a su cargo. Que no hay dato o referencia de que Deutsch superara

niveles de riesgo jurídicamente desaprobados, y se mantuvo estrictamente dentro de los límites de su competencia.

Que hay que recordar la alta calificación y competencia de los instructores para verificar a los tripulantes, y según el NESTAR la competencia de los instructores hace un efecto expansivo a todas las líneas de control. Que dentro de este marco de actuación limitado, jamás llegó a conocimiento del directorio de la compañía una justificación de cualquier índole que informara sobre problemas generales de instrucción, algún déficit de problemas de programas o su cumplimiento y mucho menos respecto al comportamiento o actitud o cualidades de Weigel y Etcheverry; agregando que el problema del supuesto vínculo familiar es inexacto.

O sea que, a su criterio, estos cuatro cargos se eliminan por falta de competencia acreditada.

Sobre el Punto 5 (vacaciones), dijo que la supuesta deuda de vacaciones y que llevó a interrogatorios agobiantes, tiene dos aspectos normativos distintos: 1) el alcance del concepto de vacaciones con relación a la integridad psicofísica de los tripulantes, y 2) la seguridad de vuelo. Que hay que determinar si tienen que ver con la seguridad de vuelo o son un beneficio laboral como en cualquier otra actividad similar.

Mencionó que Argentina es el único país que contiene en una misma regulación períodos de descanso y vacaciones. Que desde la norma aeronáutica, la seguridad de vuelo está relacionada a los tiempos mínimos de vuelo y de descanso universalmente, pero no con el concepto de vacaciones. Añadió que Gaspari -gerente de operaciones de LAN- dijo que si no se vulneran los períodos de descanso no hay peligro en la seguridad de vuelo. Que en las recomendaciones de OACI no se incluye el concepto de vacaciones cuando se habla de tiempos mínimos y máximos, y lo mismo sucede con las normas FAR de EEUU y otras, como las europeas; no se conecta vacaciones con seguridad de vuelo.

Poder Judicial de la Nación

Señaló que en el decreto 671/94, el artículo de vacaciones figura como una reivindicación legal; es un sólo artículo puesto forzosamente y no hay previsión de consecuencia jurídica en el caso que no se cumpla con ese período, no hay ninguna sanción de inhabilidad para el piloto si tuviere deuda.

Que si no fuera de esta manera, es evidente que en el espacio aéreo del país, en la medida que ingresan aviones del extranjero con otra normativa, estaríamos en situación constante de inseguridad pues no tienen las mismas vacaciones (tienen menos, ya que los nuestros son los más descansados). Agregó que Gaspari dijo que las vacaciones para Chile son de 15 días y aumentan por permanencia y por antigüedad.

Que en relación a la deuda de 85 días que se le atribuyen a Weigel, dijo que hay que reflexionar sobre los datos que compensan esta deuda, si fuera cierta. Que se comprobó y está documentado que en los últimos 13 meses Weigel se había tomado 60 días (45 días en 1998 y 15 días en abril de 1999), más 10 días de descanso al mes (que tienen todas las tripulaciones), por lo que se llega a la conclusión de que en esos 13 meses estuvo 190 días sin actividad laboral. Y por esa razón todos los peritos excluyeron en forma categórica el factor fatiga de vuelo como causante del suceso. Que Prelooker se refirió a las tres fatigas y las descartó; Mc Innis dijo que no vio casos en los que ocurra un accidente porque un piloto no se tomó vacaciones, y que éste no fue ni siquiera un pequeño factor causal en este caso.

Que entonces está descartado como factor causal del accidente que una imaginaria deuda de vacaciones pueda haber influido en el resultado, por eso el cargo por deuda de vacaciones se excluye de la imputación; esto no superó ni siquiera el primer círculo concéntrico. Que no hay conexión causal entre deuda de vacaciones y resultado, y entonces no se imputa; lo que no es causal no se imputa.

Que si en base a esa deuda se insiste en la habilitación correcta o no del piloto, la existencia de deuda no tiene consecuencia de esa índole y el

informe final de la JIAAC 1.5.1.1. dice que ambos pilotos estaban legalmente habilitados para volar, y si la Fiscalía tomó lo de la JIAAC (casi en todo su contenido) tendría que tomarlo también ese punto.

Acercas del Punto 6, manifestó que la querrela le imputa a Deutsch la falta de seguimiento y supervisión. Pero estos sistemas existieron y eran los más efectivos posibles y no se indica cuál otro alternativo o mejor no se puso en práctica. Que se hacían reuniones a la mañana con los gerentes a través del gerente general y se informaba exhaustivamente al presidente de la compañía lo que debía saber y controlar. Que entonces hay una aseveración dogmática que no corresponde a la verdad jurídica objetiva.

Respecto al Punto 7 referido a la programación y el cargo que se le efectúa de no controlar la gerencia y su omisión, señaló que esto es algo más puntual que la instrucción, porque según el testigo Leyes sabemos que la programación se cumplía por parte de un individuo idóneo, con experiencia de muchos años en Aerolíneas Argentinas, que programaba de acuerdo a los datos de experiencia que le aportaba la jefatura de línea, y esos programas de tripulaciones no diferían en absoluto de los que emplean otras compañías en el mercado. Que Gaspari (quien fue piloto de LAPA y ahora es gerente de LAN) dijo que la instrucción de LAPA no era deficiente ni objetable ni había falta de recursos, y Miguel Moreno se refirió a esto. Que todos los que se fueron de LAPA fueron reconocidos por su capacidad y están trabajando. Que la regla es programar comandantes muy nuevos con copilotos antiguos y viceversa; el nivel estándar de experiencia era de 200 horas de vuelo, y entonces Weigel y Etcheverry podían ser programados. Pero con toda seguridad el presidente de la compañía tampoco tenía competencia para esto y no le asistía ese deber.

Sobre el punto 8 (mantenimiento), dijo que estos cargos ya merecieron su observación anteriormente, al hablar de “condiciones latentes” pero que no responden al concepto de Reason sino sólo por el nombre, porque si no hay conexión causal no es condición latente.

Poder Judicial de la Nación

Sostuvo que el vuelo 3142 no tenía problema de mantenimiento, no había descuido del mantenimiento, entonces el argumento tiene dos fallas: se insiste en un suceso que no tiene conexión causal con el resultado y además está desvirtuado por la prueba que el Tribunal decidió aceptar y todo el mundo dijo acerca de que el mantenimiento era correcto, y que el único accidente que tuvo en todos sus años LAPA, no fue por mantenimiento.

En relación al Punto 9, y la implementación de PREVAC, dijo que el titular de la oficina –Novo- vino al debate en dos oportunidades, e incorporó una prueba documental profusa que fue analizada por él y por Boyd en su ampliación, que certifica la intensa actuación que cumplía PREVAC. Señaló que el 10/8/09, Novo dijo que el PREVAC no es una simple sigla colocada por compromiso, sino que era un organismo eficiente y como oficial de PREVAC no tuvo datos o elementos que le hicieran preveer la posibilidad del accidente. Indicó los marcadores del control adecuado de seguridad: centros de capacitación, simuladores en el exterior, centro propio de capacitación en Bs. As, que la empresa fue calificada para operar en EEUU, y su doble chequeo por esto, la incorporación permanente de aviones de última generación, la decisión de no transportar mercancías peligrosas, y la implementación de cursos de CRM que se hicieron con profesionalismo y seriedad. Que Novo dijo que LAPA era una empresa segura, y aclaró que había también controles sin fallas, que no se limitaba a reaccionar frente a hechos consumados, sino que hacía tareas de prevención de fallas, e intervenía en la medida de lo posible en la instrucción, acudía a reuniones de instructores y también investigaba hechos sucedidos, tanto en LAPA como en otras empresas, tenía colaboración de ingeniería, médico aeronáutico y un grupo multidisciplinario, y dijo que se reunía con Boyd todas las mañanas.

Agregó que Novo era un reaseguro efectivo de seguridad y pese a tener sobre él una sospecha inicial, fue sobreseído por la justicia, es decir que hizo bien su trabajo, y si así fue, no se advierte cómo esto puede significar indirectamente un cargo para el presidente de la compañía.

Respecto a las últimas cuatro imputaciones (10-14), dijo que éstas integran el complejo de imaginarias condiciones latentes que ya descalificó. Que de la décima, de haber querido denunciarlo lo podrían haber hecho, pero nadie dijo que no había sistema; la 11^a es la generalización semántica de la opinión de Piñeyro porque es el único que dicen que lo hostigaron; que hay 2 o 3 testigos que hablan de discrepancias pero ninguno dice que fue hostigado; que la opinión de sólo una persona que se fue de la empresa tres años antes del accidente, debe deshechar el cargo; respecto a la cabina estéril de la 12^a, se remitió a lo que dijo, agregando que las violaciones de cabina estéril están conectadas a otra condición latente, porque si la compañía no puede controlar a sus pilotos porque no se le permite hacer un chequeo al azar de ella, esto no incumbe a compañía ni a su presidente; sobre el registro de antecedentes personales y profesionales del personal (13^a) y el plan de inversiones (14^a), señaló que este último lo trató al comienzo del alegato y las del punto 13 son referencias que forman parte del mito de cultura de inseguridad.

Concluyendo, dijo que DEUTSCH cumplió en forma rigurosa con todos los deberes de su rol o competencia, y el resultado del hecho de ninguna manera puede serle incriminado por el cargo que pretende la acusación.

Posteriormente se refirió a las acusaciones de la fiscalía contra BOYD.

Manifestó que el MOV de junio de 1999, firmado por el gerente de operaciones, y que la Fiscalía considera vigente, en la cláusula 2.2.5 establece que el gerente general de LAPA es el responsable de la seguridad aérea. Pero todavía hay duda no develada acerca de cuál MOV era el vigente al momento del hecho, y esto lo declaró Peterson en forma clara y otros tantos.

Dijo que el argumento de la Fiscalía no agrega nada relevante por dos razones: este artículo fue reformado cuando la oficina de PREVAC pasó a reportar de Operaciones al Gerente General, y lo dice claramente y en forma similar el art. 1.5 quién es el responsable de la política de seguridad y que también todos los miembros de la empresa son los responsables de la seguridad. Que tiene el deber de garante genérico, y una empresa que transporta pasajeros, debe velar por todo lo que transporta, pero no es garante específico. Que la norma seleccionada no es específica de competencia sino que repite los objetivos de la política empresarial.

Agregó que la reunión matinal fue instituida por Boyd en el año 1996, poco después de su ingreso en LAPA; que la forma de contacto directa elegida no era práctica común en el mercado nacional ni en el extranjero. Que Ardalla nos contó que en Aerolíneas Argentinas no sucedía y cuando lo quisieron implementar se hacía una vez por semana. Que no hay otra manera de contacto más efectiva que ésta para garantizar el cumplimiento de todas las áreas vitales, verificando la idoneidad y responsabilidad de cada uno de los gerentes confiando en sus cualidades personales y profesionales, la que no fue puesta en tela de juicio en esta audiencia.

Que Boyd mencionó las cualidades de cada uno de ellos y está la vigencia plena del principio de confianza, y si no recibía reportes de inseguridad por boca de sus gerentes no tenía forma de enterarse; así confía en el idóneo en la materia que le dice que todo está bien; y también en el caso de Boyd hay desgrabamiento por falta de conocimiento especial, no recibió advertencias fuertes o contundentes, externa o interna que le permitiera indagar más allá de lo que lo anoticiaba el gerente. Añadió que el SMS (programa de seguridad

operacional) de este año contempla esta metodología, 16 años después de que Boyd lo implementara en LAPA.

Que también se le imputa la insuficiencia de plantel de pilotos en la firma, el ejercicio de presión industrial y el incumplimiento de vacaciones, refiriendo que los últimos puntos ya los trató.

En cuanto a la insuficiencia del plantel de pilotos, dijo que no hay norma que establezca de forma rígida la proporción a observar entre plantel de pilotos y número de aeronaves, pero con un cálculo matemático sencillo, señaló que al momento del hecho LAPA tenía 14 aviones B 737-200 y 107 copilotos y pilotos habilitados, o sea que había 4.65 tripulaciones por avión, lo que por testimonios es promedio de que responde a estándares comunes de la actividad. Por otro lado, el avión del vuelo 3142 tenía la tripulación completa, no había deficiencia de dotación y nada de lo que sucedió en la cabina estuvo conectado en forma causal de disminución inadecuada de plantel de tripulantes y entonces este cargo fracasa porque no supera la conexión causal, no pasa el primer nivel de círculos concéntricos.

Acerca de que se redujeron los niveles de exigencia para la incorporación de vuelo y falencias de instrucción, especialmente de Weigel y Etcheverry, dijo que lo primero lo refutan los comandantes Devesa y Ardalla quienes espontáneamente hablaron de la excelencia personal y profesional de los 40 pilotos que captó Aerolíneas Argentinas de LAPA, que por su eficaz instrucción fueron incorporados en forma directa sin instrucción complementaria. -pág 44 alegato-, por lo que la imputación es ambigua y generalizada.

Respecto a la instrucción de Weigel y Etcheverry, manifestó que queda claro que el gerente general de la compañía no debía tener ni tenía intervención personal en el procedimiento de instrucción del piloto; que todas las etapas estaban aprobadas por la autoridad aeronáutica, y esto estaba sujeto a un trámite dentro de la gerencia correspondiente, no tenía posibilidad práctica de inmiscuirse en el día a día de la puntualidad de la instrucción, y quien no es piloto no podía tener el deber de ver si se cumplía con el programa de instrucción, operando nuevamente el principio de confianza, reforzado por la atribución de una competencia determinante a los instructores por parte del

NESTAR. Se preguntó cómo podría Boyd haber ido a simulador y cuestionar la actitud de un piloto allí.

En relación al ingreso de Etcheverry a la empresa, señaló que esto estuvo sujeto a los requerimientos del área correspondiente, y Boyd no tuvo noticias para que opere desconfianza a su respecto. Que los programas de instrucción y capacitación no los decide el director general sino que están documentados en el plan de instrucción que es aprobado y fiscalizado por la autoridad aeronáutica, y vale para la del vuelo y CRM. Que la posibilidad de evaluar personalmente al piloto esta fuera de su competencia, y no hubo comunicación de parte de la autoridad aeronáutica en este sentido (NESTAR cap 15, 15.4).

Adujo que el mismo Boyd explicó y mostró la estructura orgánica de la empresa que el controlaba en forma efectiva y directa, y se nota un nivel inferior sobre todo en el ámbito de la gerencia de operaciones en la que los instructores e inspectores habilitados certifican la idoneidad de los pilotos, y esa opinión no puede ser rectificadora, supervisada o corregida por el director general si no hay una advertencia categórica o medio plausible que haga tomar una decisión directa, ni de ese nivel ni de otro, porque cae el principio de confianza; que no llegó a su conocimiento una deficiencia en el reclutamiento, programación, instrucción, o de la personalidad de Weigel y Etcheverry; que nada le llegó de Novo, no tuvo sanción o advertencia de la autoridad aeronáutica respecto de planes de instrucción, tampoco se lo dijo Piñeyro, quien en 1996 sólo se quejó de mantenimiento pero no observó jamás que la instrucción era inadecuado o que Weigel tuviera condiciones profesionales descalificantes.

Hizo una referencia objetiva. Dijo que en diciembre de 1998 Weigel fue designado comandante y tuvo 468 vuelos, y en ellos tuvo que ejecutar 936 despegues y aterrizajes, 194 desde Aeroparque. Que además, cuando fue aprobado por Vicente Sánchez, tuvo que hacer 20 vuelos en 8 horas de simulador, lo mismo con Marcelo Velázquez, y todo esto sin ninguna falla, ni infracción de cabina estéril, con configuración de flaps, sino se hubiera estrellado; que no pudo ser detectado a nivel del gerente general como técnicamente deficiente con personalidad defectuosa. Que esto es prueba irrefutable de que ex- ante (antes del accidente) no había información disponible

a su nivel para que fuera imaginable el riesgo del suceso que luego se desencadenó.

Agregó que Pelliza, que es objetivo, preguntado por estas cuestiones, en cuanto a vacaciones, dijo que la actividad de los pilotos anterior al accidente no sobrepasó los límites, y el tema vacaciones no influyó en el accidente. Respecto a la idoneidad de Weigel, señaló que a un piloto de 6.000 horas de vuelo y más de 1.700 horas de vuelo en ese avión no le pasan estas cosas, y si le pasaron es porque no estaba normal. Que estos dichos espontáneos y sinceros del investigador, confirman que el comportamiento de esa cabina bajo la decisión de Weigel fue consecuencia de un problema psicológico o estructura límite de personalidad como dijeron Velasco y Prelooker, y no está vinculado o conectado con deficiencias técnicas de instrucción, ni con las observaciones de su período de instrucción.

Al referirse a los cargos de la querrela contra Boyd, dijo que son literalmente los mismos que contra Deutsch, por lo que repitió lo mismo: 1º) que supervisaba todos los días la gerencia de la mejor y eficaz manera y nadie dijo qué otro método mejor se podía implementar, por eso no lo omitió; 2º) que la versión de que conociera a Weigel es inexacta y no se sabe de dónde proviene esa información; 3º) que las designaciones no requerían su intervención; 4º) que FFHH y CRM se desarrollaron con absoluta normalidad; 5º) sobre el tema vacaciones, se remitió a lo dicho respecto a Deutsch; 6º) que la aptitud psicológica es exclusiva y excluyente del INMAE, y no hubo declaración de ineptitud respecto de Weigel o de Etcheverry; 7º) que no responde por la programación de tripulaciones y siempre fue cumplida de acuerdo a categorías estandar y 8º) que el mantenimiento de los aviones no tiene nada que ver con el suceso: agregando que los otros cargos residuales también fueron refutados.-

Brindó las conclusiones finales de su alegato señalando que: 1º) los cargos contra Deutsch y Boyd no cumplen estándares legales previstos por la teoría de imputación para adjudicarles responsabilidad en el suceso; 2º) actuaron constantemente en el ejercicio de su rol y en forma acorde a la competencia de sus cargos y 3º) nunca sobrepasaron el nivel de riesgo permitido y actuaron siempre amparados por el principio de confianza.

Por último, solicitó que se declare extinguida la acción penal por prescripción o se los absuelva de culpa y cargo porque son inocentes., haciendo reserva de casación y recurso extraordinario federal.

Seguidamente, efectuó su alegato el Dr. José María ESTEVEZ CAMBRA, defensor del procesado Valerio DIEHL.

Refirió el Dr. Martínez Cambra que el Sr. Valerio Diehl ingresa a la empresa LAPA el 17 de julio de 1996, desempeñándose de forma ininterrumpida en la empresa hasta su renuncia ocurrida el día 2 de julio de 1999, fecha en que se retira de la misma. Señaló que el nombrado provenía de la empresa Aerolíneas Argentinas, donde trabajó por 26 años como piloto, alcanzando el total de 13.000 horas de vuelo en las más diversas aeronaves de esa empresa; que también fue instructor, en simulador y en vuelo, y tuvo una impecable foja de servicios por la cual fue designado también gerente regional y de cabotaje con un total de 400 pilotos a su cargo; que además se desempeñó como Oficial de Seguridad en el gremio APLA y su última función dentro de la empresa fue la de Comandante de Jumbo 747 donde estuvo hasta el año 1996, y su decisión de dejar esa empresa obedeció a una circunstancia personal que es la muerte de su hijo, Valerio Augusto, de 23 años, en un accidente aéreo precisamente.

Manifestó que cuando decidió dejar la línea para estar más cerca de su familia, recibió una propuesta de una consultora internacional llamada Egon Zhender, y él consideró muy interesante esa propuesta, porque era para trabajar en una empresa que se estaba desarrollando, que estaba creciendo a la luz de la desregulación del transporte aéreo y que había empezado con un ímpetu realmente interesante para la Argentina, y donde veía que se podían hacer cosas, mientras que la línea a la cual había servido tan fielmente durante 26 años se iba desarmando, y en un proceso directamente inverso iba perdiendo todos sus patrimonios a través de la privatización calamitosa que habían hecho, y obviamente LAPA quería invertir en aviones nuevos, quería desarrollarse, quería ampliar el ámbito de cabotaje en la República Argentina, cosa que llegó a hacer e incluso a alcanzar el 40%, lo cual le generó no pocas enemistades.

Agregó que también Valerio Diehl se especializó en una investigación de accidentes aéreos, y cuando entró a LAPA como Gerente de Operaciones, ésta era una pequeña empresa que se estaba empezando a desarrollar todavía con sólo 5 aviones 737, un Boeing 757 de última generación y dos SAAB 340 que inmediatamente se desafectarían y se irradiarían de servicio, o sea, estaba cambiando toda su flota. Que entre los tripulantes que tenía LAPA que provenían de esa flota SAAB desafectada, había muchos Comandantes en transición de mucha experiencia pero que estaban dejando esa línea y se pasarían a desempeñar dentro de esa línea 737; que uno de esos Comandantes era Gustavo Weigel, como tantos otros que estaban en la misma condición que él.

Indicó que cuando Valerio Diehl dejó la empresa LAPA casi tres años después, la empresa ya operaba unos 20 aviones con 140 pilotos habilitados, formados e instruidos durante su gestión, eso sin contar otros 40 pilotos que una vez formados por LAPA, fueron captados por Aerolíneas Argentinas como una forma desleal de competencia y para trabar su funcionamiento, como lo reconoció inclusive un Gerente de Operaciones el Comandante Juan Carlos Ardaya, más el Comandante Devesa, en el curso de este debate.

Que durante su gestión, Diehl tuvo personal altamente calificado a su cargo, como fueron los Comandantes Fabián Chionetti y Gabriel Borsani, que lo acompañaron como Jefe de Línea cumpliendo aproximadamente unas 100.000 horas de vuelo a razón de unas 50 operaciones diarias con total seguridad y eficiencia en todas ellas. Que esa seguridad y eficiencia se mantuvo inclusive tras del retiro de Valerio Diehl de la empresa, hasta el trágico accidente del 31 de agosto de 1999 por el que se pretende responsabilizar a sus directivos, gerentes y jefes, entre quienes se encuentra su asistido, eso no obstante haberse alejado de la empresa dos meses antes del hecho.

Expresó que se forma esta causa en condiciones que obviamente Valerio Diehl no pudo seguir porque ya estaba fuera de la empresa. Que se instruyó causa contra él después de haberlo llamado como testigo, y hay –a su criterio- una serie de irregularidades en la instrucción de la misma que obviamente no puede pasar por alto. Sostuvo que cuando se formó la causa,

estuvo sometida a nada más que nueve meses de secreto de sumario; que mientras tanto, no le permitían el acceso a los presuntos imputados o quienes serían luego imputados, y a la vez se hacían secuestros de documentación sin ningún tipo de control. Que inclusive la noche del accidente, el personal de LAPA que intentó poner en ejecución su plan de desastre fue impedido de hacerlo por orden del juez instructor, y quedó todo el personal de LAPA intervenido en el hangar hasta la madrugada. Es decir, que ni Valerio Diehl ni sus consortes de causa tuvieron oportunidad de chequear los primeros nueve meses de instrucción de esta causa. Que solamente se les permitió entrar una vez que fueron citados formalmente a prestar declaración indagatoria y cuando ya se habían hecho las pericias de Prelooker y Velasco.

Agregó que mientras no les permitían a las defensas acceder al control de la causa, en ese secuestro de documentación estaban todos los legajos de los pilotos que hoy nos llevan a una de las causas de la imputación tanto a su cliente como al resto del personal de la empresa LAPA.

Señaló que, por ejemplo el legajo del Comandante Weigel tiene entremezcladas entre sus hojas el legajo de la Fuerza Aérea Argentina y el legajo interno de LAPA, con lo cual obviamente, todas esas imputaciones que después se les iban a hacer desde las propias pericias acerca del desorden administrativo de la empresa LAPA, no podían responderlas porque obviamente no tenía forma de chequear realmente que sí habían llegado. Que eso no ocurrió nada más que con el legajo del Comandante Weigel; que él tiene una copia de un presunto legajo de Luis Adolfo Etcheverry, que a poco de chequearlo, uno que adelante dice 45.836, no sabe de dónde proviene, atrás tiene una firma del entonces secretario Pablo Bertucci, que dice “en cuanto ha lugar por derecho que las fotocopias que anteceden son copias fieles que en sus originales para este acto tuve a la vista”; que dicho legajo empieza: folio 2: una nota de pedido de afectación de Luis Etcheverry, firmada por el Comandante Chionetti; después sigue revisando este supuesto legajo, y encuentra exámenes psicofísicos del INMAE, luego encuentra que entremezcladas están las hojas de la Dirección de Fomento y Habilitación, con 4 foliaturas: 3, 4, 6, no sabe.

Agregó que entre estas hojas está nada menos que la famosa supuesta imputación de infracción al Copiloto Etcheverry que también es motivo

de imputación. Que obviamente, si él fuera perito y recibiera legajos en estas condiciones diría “esto es inadmisibile, es inadmisibile para hacer un trabajo pericial”, pero esto no es atribuible a la empresa LAPA. Que tenemos una regla en el Código de procedimientos que es el artículo 233 que nos obliga a asegurar y garantizar todos los efectos secuestrados bajo firma y sello del juez y secretario, como para poder tener de alguna manera la certeza de qué es lo que se han llevado, y cuál es el material con el cual la gente después se va a tener que defender.

Señaló que hay otras faltas de elementos, por ejemplo un recurrent de simulador de Weigel, entonces se pregunta cómo su cliente, que dejó la empresa, se puede defender de algo donde se le imputa un desorden administrativo, cuando ni siquiera sabe qué es lo que se llevaron. Que además observa otro tema muy sugestivo: todos estos legajos dentro de la empresa LAPA los llevaba un señor que se llamaba Alejandro Coronel, quien nunca fue citado a declarar en esta causa; y, analógicamente, al señor Carlos Leyes -cuando se hablaba de la mala programación de la dupla Weigel-Etcheverry- se lo trajo recién al final del debate, o sea que en diez años no había sido traído quien había programado la dupla por la cual se acusaría después a todo el plantel de LAPA, cuando era su eventual responsable.

Mencionó que otra irregularidad seria que advirtió es que cuando le mandan una caja de documentación al perito Helmreich de los Estados Unidos, fue con supuestas copias de la causa, porque realmente ellos no pudieron controlar de qué se trataba; que Helmreich hizo su trabajo por supuesto con los legajos en estas condiciones y aparte con una planilla que es lo único que pudieron rescatar, en la cual por un error de traducción todos los standards de Weigel fueron trasladados a standards menos, y obviamente si un perito ve que un piloto tiene esa calificación, dice “esta persona no puede volar en ninguna empresa”. Señaló que además, Helmreich dijo que quemó la documentación, entonces se pregunta qué control pueden hacer ellos, máxime con el antecedente de una planilla errada en cuanto a las calificaciones y cuando tenemos una norma, el artículo 261 del Código Procesal Penal, que nos obliga a conservar los efectos de las pericias para eventualmente hacer una contrapericia.

Expuso que, tal como lo dijera el Dr. Sandro, entiende que la acusación formulada por la Querella en función del artículo 190 del Código Penal, es inaplicable al caso por falta de cumplimiento del tipo objetivo y del tipo subjetivo, tanto a su cliente como a cualquier persona de la plana LAPA, porque para poder ser inculcados por el delito de estrago doloso, tendrían que haber estado presentes en el vuelo 3142 y tendrían que haber visto a los pilotos mientras infringían las reglas de cabina estéril o se olvidaban las listas de chequeo, omitían los flaps y sobre todo aceleraban sin tomar en cuenta las normas de configuración, es decir que esta circunstancia evidentemente hace totalmente descabellada la imputación dentro de la figura del artículo 190 pedida por la Querella en esta causa. Que también adhiere al planteo con respecto a la inaplicabilidad del caso de lo establecido en el artículo 196 del Código porque los que tuvieron el dominio pleno de la situación han sido los pilotos Weigel y Etcheverry, y nada pudo hacer la empresa para evitar el daño.

Sostuvo que en la imputación que se le hizo al Comandante Valerio Diehl, cree que se han olvidado principios esenciales de la imputación objetiva y del deber de cuidado que se le atribuye no haber cumplido. Que hay un principio, y se dice que “obra dentro del riesgo permitido u observa el deber de cuidado y por lo tanto la acción es atípica quien confía en que el otro también obrará de manera prudente”. Que entonces, lo primero que tenemos que analizar acá es si Valerio Diehl tenía razones para confiar en que el señor Gustavo Weigel, quien ya obviamente no estaba ni siquiera bajo su dependencia si había dejado la empresa, podía actuar en forma prudente o por lo menos en el momento en que él como Gerente de Operaciones, lo designó como Comandante de la empresa.

Adujo que lo que hay que tener en consideración es que tanto el Comandante Weigel como todos los pilotos de LAPA tenían vigentes sus licencias y habilitaciones y la licencia de un piloto es un instrumento público que da fe y certifica las competencias de ese piloto; que nadie puede dudar de eso sin razón o fundamento alguno; y entonces ese es un primer valladar para pretender inculcarle un hecho a alguien o decirle: “usted actuó negligentemente con un piloto que no estaba capacitado”. Refirió que el Comandante Weigel, cuando entró a la empresa LAPA vio que había otros tantos comandantes que provenían

de la línea SAAB y que tenían la expectativa de ascender a la línea Boeing, porque se estaba desafectando ese avión.

Que como bien dice el artículo 76 del Código Aeronáutico, todos los tripulantes deben tener la certificación de su idoneidad efectuada por la autoridad aeronáutica; que también dice el RAG 23 que reglamenta el Código Aeronáutico que la licencia psicofísica le da validez a la licencia y al entrenamiento, que son los dos únicos recaudos de vigencia de una licencia de vuelo. Que por eso, toda esa especulación respecto de que el Comandante Weigel estaría vencido por deuda de vacaciones o por vencimiento del curso de CRM, más allá de no ser cierto, no tiene ninguna connotación respecto de la validez de la licencia que estaba plenamente vigente, porque tenía su psicofísico plenamente vigente.

Que no hay que olvidar que el Comandante Weigel tenía una licencia de transporte de línea aérea, y para poder tenerla, previamente tuvo que tener una licencia de piloto privado, una licencia de piloto comercial, una licencia de piloto comercial de primera, hasta alcanzar la de TLA, y aparte las habilitaciones en cada tipo de los distintos modelos de aeronave que figuran en su licencia. Que para alcanzar cada una de esas licencias un instructor habilitado lo tiene que haber considerado apto, haber cumplido un curso y lo tiene que haber presentado ante la autoridad aeronáutica certificando él propiamente, el instructor, la idoneidad del postulante.

Agregó que en esos 23 años, tantos otros inspectores vieron que Gustavo Weigel reunía las capacidades para obtener tanto las licencias como las habilitaciones para volar como Copiloto o Piloto de determinados aviones, y ese tipo de circunstancias parecen datos menores pero no lo son, porque cuando hablamos de la capacidad de un piloto tenemos que ver que fue supervisado no sólo por la empresa LAPA, sino por un centenar de personas. Que aparte de eso, después de que recibió su licencia y empezó a volar como TLA, su psicofísico lo tuvo que hacer obligatoriamente cada seis meses, y por el RAG 24, la única documentación que tiene que tener el Comandante Weigel como certificación de psicofísico es la de la Fuerza Aérea Argentina de aquel momento, que le daba el apto médico.

Alegó que nadie puede discutir esto, porque al ser su licencia un instrumento público, hace fe pública erga homine, y, como dijo el comandante Diehl al momento de ampliar su declaración indagatoria acerca de lo que dice la licencia: “certifícase que el titular ha demostrado poseer los conocimientos, experiencia y pericia para ejercer las facultades que le otorga la licencia de Piloto de transporte de Línea Aérea de avión –en el caso de Weigel- y figuran las habilitaciones al dorso entre las cuales se encontraba la de Piloto de Boeing 737-200”. Expresó el letrado que esto tiene una connotación muy importante: Cuando Valerio Diehl ingresa a la empresa LAPA el día 17 de julio del año 1996, cuatro días después Weigel volvía habilitado como Piloto de Boeing 737- 200, y eso quiere decir ni más ni menos que el Piloto Gustavo Weigel podía presentarse en cualquier Oficina de Plan de Vuelo de la Argentina y despachar como Piloto al mando de un avión 737-200 a partir del día en que recibió su habilitación. Que ni siquiera desde este aspecto era necesario que fuera designado Comandante por la empresa LAPA, porque es la ley la que lo designa Comandante, si uno se fija lo que dice el Código Aeronáutico en su artículo 79: “Toda aeronave debe tener abordo un piloto habilitado para conducirla investido de las funciones de Comandante, su designación responde al explotador de quien será representante; cuando no exista persona específicamente designada, se presumirá que el Piloto al mando es el Comandante de la aeronave.” Es decir que Gustavo Weigel podía tripular perfectamente ese avión el día 22 de julio del año 1996 sin necesidad de una designación expresa por parte de la compañía LAPA. Que obviamente, como estaba trabajando en la empresa, ésta tenía la disponibilidad de decidir si lo iba a designar o no en ese momento o si iba a adquirir más experiencia. Que eso es lo que hicieron, esperaron que tuviera la experiencia en reactor que todavía no tenía para ascenderlo en su momento a Comandante de esa aeronave.

Quiso traer a colación algo desde el punto de vista del derecho sobre la validez de los instrumentos públicos, especialmente cuando, a falta de una explicación razonable acerca de por qué Weigel actuó como actuó, lo que dice la ley es que la “presunción de autenticidad que tiene cualquier instrumento público supone en consecuencia limitar la libertad del juez frente a la prueba desde que frente al instrumento público está obligado a tener por ciertas las enunciaciones que hacen fe, salvo que sean desvirtuadas por el proceso de

reargución de falsedad mediante acción civil o penal.” Que esto lo dice el artículo 993 del Código Civil, y esta reargución de falsedad jamás se hizo en el marco de esta causa ni de ninguna otra. “Esta limitación en cuanto a la valoración de la prueba a raíz de la imposición del Legislador también tiene vigencia en el proceso penal, a pesar del sistema de la libre convicción, de modo que si no se demuestra la falsedad por la vía correspondiente y mediante sentencia firme, el juez penal también está sujeto a la eficacia probatoria que la ley civil le otorga a los instrumentos públicos con los alcances y limitaciones que a su vez allí se establecen” (Eduardo Jauchen, La prueba en materia penal, página 284, editorial Rubinzal Culzoni, citando también a Jorge Clariá Olmedo en Tratado de Derecho Procesal Penal, tomo 5, página 17, Ediar; también José Caferata Nores en La prueba en el proceso penal, segunda edición, Depalma, Buenos Aires, 1986, página 191).

Añadió que eso no está en duda acá, y lo dijo el Perito McInnis, a fojas 28.944, respecto a que la licencia del Capitán Weigel fue realizada de total conformidad con las normas vigentes, es decir, qué podía imaginar cualquiera de los aquí imputados, o el Capitán Diehl, cuando veía la licencia del Comandante Weigel, acerca de que el piloto no estuviera bien habilitado; que él obviamente por el principio de confianza tiene que entender que todas las personas que han intervenido en su habilitación previamente, o que le han permitido alcanzar el grado de Piloto habilitado para transporte de línea aérea, y que lo han habilitado como Piloto al mando del Boeing 737 bajo un proceso de instrucción del cual ni él ni ninguno de los aquí imputados fue parte, porque hasta la Gerencia de Línea pertenecía al Comandante Rubino, obviamente nos permite suponer que ex ante él no tenía ningún motivo para desconfiar de la validez y alcance de la licencia del Comandante Weigel que ya llevaba unos cuantos años operando en la línea. Que además, el certificado de aptitud psicofísica de Weigel también estaba vigente, porque vencía el 31 de septiembre del año 1999. Que también mantenía la vigencia de sus habilitaciones por el ejercicio de la misma, es decir, tenía todos los recurrentes en tiempo hechos de acuerdo a lo que establece la reglamentación NESTAR, así que se supone que venía cumpliendo estrictamente la ley, y la empresa cumplía la ley en relación a este aspecto.

Dijo que Weigel, de sus 6.500 horas de vuelo acumuladas, y dado que en su legajo figura que a su ingreso tenía 1.600 horas, tenía aproximadamente unas 4.900 horas volando como Piloto de la línea aérea LAPA, o sea que una experiencia acumulada muy importante en transporte de línea y no en fuerza militar.

Manifestó que el Copiloto Etcheverry también estaba en una situación análoga; tenía una licencia de Piloto Comercial de primera clase, cuando entró a LAPA era Piloto de Línea Metro, había volado el avión Reactor SAAB 265; calificó incluso para volar en Southern Winds un avión de última generación en ese momento, que era el Canada Regional Jet CL65. Que fue habilitado como piloto al mando al igual que Weigel, y esto no tiene nada de irregular, es lo que pasa cuando se presenta al examen y el inspector de vuelo y su instructor ven que reúne las condiciones de mando como para estar al mando de un avión de esa naturaleza: califica para piloto y lo pueden habilitar como piloto. Que cuando Etcheverry ingresó a LAPA tenía el curso del Regional Jet, del Bombarder, que lo hizo en Lufthansa, en Berlín, Alemania, o sea que supone que con los mejores elementos, tal cual como los que LAPA les brindaba a sus pilotos, que les daba simulador en los mejores centros de instrucción de Estados Unidos.

Agregó que cuando entró a LAPA tenía una experiencia de 3.528 horas de vuelo, y lo comparó con Enrique Piñeyro, que se fue con su única carrera aeronáutica con 2.900 horas de vuelo. Que Etcheverry había volado todo tipo de aviones; en 12 años de experiencia como piloto en la actividad civil, y volando incluso en transporte aéreo de carga que tiene particularidades muy especiales que le dan un hándicap como piloto que acá no se ha podido demostrar. Que en los 90 días previos al accidente, Etcheverry había volado 200 horas, 49 horas en los últimos 30 días, totalizaba 560 horas al momento del accidente en el tipo de avión del siniestrado como copiloto. Que fue presentado y rindió examen sin ningún tipo de novedad más que las propias que tiene cualquier piloto y las observaciones propias que tiene cualquier piloto que cambia de equipo. Y en este punto, consideró que si uno cambia de equipo, aunque puede haber estado volando 30 años un Boeing 747, si pasa a un equipo de ultimísima generación obviamente puede tener muchísimas observaciones

porque precisamente está cambiando de equipo de vuelo. Indicó que además, esas observaciones no valen, lo dijeron acá sus instructores que lo que vale es la calificación final, y ellos son los únicos que están autorizados de alguna manera a ser los exégetas de lo que pusieron en los legajos de cada uno de estos dos pilotos, así como en los de los restantes pilotos de LAPA, que también tienen observaciones como cualquier piloto en su actividad profesional.

Concluyó que en este primer punto no hay ninguna razón que haga perder respecto del Comandante Diehl el principio de confianza legal de pérdida de la licencia; él confiaba que las personas que tenían su cargo, Weigel y Etcheverry, en su momento estaban debidamente habilitadas y que su habilitación estaba vigente por la autoridad aeronáutica competente de acuerdo a las normas y reglamentaciones de la República Argentina.

Que la segunda razón para ver si cayó ese principio de confianza que todos tenemos que tener en la división del trabajo, es ver qué opinión tienen los que vuelan con él, porque los comentarios negativos que pueden tener son importantes. Acerca de esto, dijo que acá se habló muchísimo del vuelo rasante de Gustavo Weigel en Villa Gesell, pero ese es un tema anterior al ingreso de Diehl y que ni siquiera figuraba en el legajo; recibió nada más que una sanción de la empresa por que observaba la conducta de sus tripulantes y tenía todo el derecho de sancionarlos si no la consideraba correcta. De cualquier modo, sostuvo que no fue un vuelo rasante, sino lo que nosotros llamamos un vuelo panorámico, cuando vuela en una zona de turismo, y a todos nos ha tocado suponer, que el Comandante para mostrar de alguna manera los paisajes de los cuales está saliendo puede pedir autorización al Control de Tránsito Aéreo y volar, salir un poco más bajo de lo habitual. Que acá se dio el caso que lo vio un comandante de LAPA, hizo la denuncia y obviamente como correspondía dentro de la política interna de LAPA que no era ligera ni desaprensiva, lo sancionó. Que fue una decisión que Valerio Diehl conoció ex post, o sea después de iniciado este juicio.

Señaló que las calificaciones que mereció siempre Gustavo Weigel como piloto, fueron estándar; que algunas fueron estándar menos como el examen que le tomó en su momento el Instructor Bruggia, a pedido del Jefe de Línea; éste dijo que para él era estándar para Copiloto pero no todavía para

Comandante; y esto ocurrió dos años y pico antes del accidente; que es decir que se lo siguió sometiendo al proceso de instrucción que de acuerdo al requerimiento interno de LAPA necesitaba para ser designado Comandante.

Luego pasó a analizar el tema de las calificaciones de Gustavo Weigel. Dijo que el 1° de julio de 1996, en un examen teórico realizado por los comandantes Giménez, Batllori y Chionetti resultó aprobado; que el 15 de julio de 1996, en una inspección de simulador, el Inspector Fernando Luna y bajo la supervisión de su Instructor Juan Carlos Sosa resultó aprobado; que el 21 de julio de 1996, en una instrucción en vuelo también supervisada por el Inspector de la Fuerza Aérea Fernando Luna y siendo Instructor Juan Carlos Sosa también calificó aprobado; el 4 de septiembre de 1996 el Instructor Batllori lo calificó estándar; el 22 de septiembre de 1996, en vuelo, el Instructor Escriña lo calificó estándar; Oliveira el 5 de octubre de 1996, estándar más; el 1° de enero de 1997, el instructor Enrique García, estándar; en seis vuelos de febrero de 1997 el Instructor Vélez, estándar; el 5 de febrero de 1997, el Instructor Carrizo, estándar; el 20 de marzo de 1997 en vuelo, con el Instructor Olivero en varios vuelos, muy satisfactorio, y le pone apto comandante. Que obviamente hasta ahí no había ningún tipo de duda.

Agregó que en la declaración testimonial en el juicio oral del día 1° de abril del 2008, el Comandante e Instructor Bredeston ratificó que el Comandante Weigel era un piloto estándar; en la declaración testimonial del día 8 de abril el Comandante e Instructor Gerardo González Ramos ratificó que el Comandante Gustavo Weigel era un piloto estándar manteniendo coincidencia con las planillas que efectuara oportunamente en SAAB; en la testimonial del 9 de abril el Instructor Marcelo Batllori en esta audiencia, ratificó que el Comandante Weigel era un piloto estándar manteniendo coincidencia con las planillas que efectuara oportunamente; en su testimonial del día 10 de abril el Comandante Escriña ratificó que el Comandante era un piloto estándar manteniendo coincidencia con las planillas que efectuara oportunamente.

Expresó que hay innumerables informes de vuelo; el excelente Instructor García le puso estándar, bien en general; en seis vuelos de febrero de 1997 Vélez le pone estándar, y que posee condiciones para ir afirmándose en su desempeño a medida que vaya adquiriendo más experiencia en el avión. Que

obviamente venía de la línea SAAB y necesitaba más horas de reactor. Que luego, el Instructor Carrizo, el 5 de febrero de 1997 le pone estándar; el 23 de abril del 1998, el Comandante César Carrizo le pone estándar. Y al preguntarse qué es lo que mira alguien que nos va a calificar en la vida, dijo que es cuánto sacamos en la nota final.

Añadió que la observación está dirigida al instruido para que mejore algún punto, el examinando o el examinante ve al examinando en forma floja y le dice en qué tiene que mejorar. Adujo que nadie va a comprometer su responsabilidad directa, aprobando con estándar y permitiendo que un piloto vuele, si no está convencido de que ese piloto efectivamente puede tener un avión bajo su mando. Recordó el cap. 13.3 del NESTAR que dice “Cada instructor o inspector reconocido responsable de la impartición de una asignatura del entrenamiento terrestre o en vuelo de una inspección deberá certificar por escrito la idoneidad y los conocimientos del tripulante”. Que esto quiere decir que ya no es la empresa LAPA la que le va a asignar una responsabilidad en una distribución de tareas para analizar acá si el principio de confianza se mantiene vigente; es la propia ley la que le asigna esa responsabilidad exclusiva al instructor. Que cuando se pone a alguien en manos de un instructor, habilitado también por la autoridad aeronáutica, estoy confiando en que él le va a dar la instrucción suficiente como para liberarlo y cuando me dice: “ok, esta persona está lista para ser liberada” obviamente no tengo ninguna razón para dudar de su aptitud o capacidad. Que obviamente si los instructores e inspectores son los primeros responsables de la habilitación de un piloto que no estuviera en condiciones de volar, también tendrían que estar señalados como responsables acá. Que lo estuvieron en la etapa de instrucción y fueron sobreseídos; y si fueron sobreseídos tengo que presuponer que es por que la justicia encontró que su trabajo fue bien hecho; y si fue bien hecho, no puedo trasladar su responsabilidad legalmente establecida en la ley, en la ley reglamentaria específica, al resto de las personas de la empresa LAPA.

Seguidamente hizo una reseña de lo que dijeron algunos pilotos compañeros de Weigel que estuvieron en el debate.

Refirió que los comandantes que lo tuvieron como Copiloto dijeron: “bueno, operando con seguridad, si he volado con él no me han llamado

la atención los procedimientos, dentro del estándar normal” (Daniel Amigo); “operación estándar, un vuelo estándar, nada que me haya llamado la atención” (Miguel Bosert); “si he volado con él, no me ha llamado la atención” (Daniel Emilio Bulló); “he volado con él varias veces, como Copiloto era bueno, como Copiloto siempre fue estándar, nada particular que objetarle” (Napoleón Taboada); “estaba dentro de los estándares de un Copiloto que cumplía con todas las funciones que tenía que cumplir y con todo lo que tenía que hacer, jamás tuve yo problema al volar” (Hernán Feijóo); “no me causó ninguna impresión diferente a la de un piloto normal” (Roberto Ferrante); “no tengo nada que destacar, normalmente cuando hay un acontecimiento -como es instructor- que sale de las parámetros de la terminología aeronáutica, generalmente quedan registrados en mi memoria, pero no es el caso este de Weigel ni de Etcheverry” (José Edgar Carnero); “a mí me sorprendió mucho el accidente que tuvo Gustavo, no pensé que él pudiera tener un accidente así, yo volé con él y en los vuelos en los que voló conmigo, no demostró no tener aptitudes para el vuelo, es decir, no consideré que realmente le pudiera pasar una cosa así a él (Fernán Aras).”

Que esto último señala muchísimo el aspecto de la imprevisibilidad de la conducta de un piloto, para este compañero que voló con él. Que el nombrado Aras, quien realizara el vuelo ferry a Chile con Weigel, dijo “yo no tuve ningún problema con Gustavo en ese vuelo, me habían dicho que casi me había impactado contra la montaña lo cual realmente fue algo que no sé de dónde lo sacaron. Todo el vuelo fue realizado por mí en los comandos, yo era el Piloto line y Gustavo Weigel era el Piloto offline en la jerga, el que vuela y el que asiste, así de claro y no hubo ningún problema de vuelo”, señalando que no hubo ningún riesgo para la seguridad de vuelo. Continuó reseñando los testimonios: “volé en dos oportunidades o tres con él, voló como Copiloto, no revistió ninguna particularidad que fuera importante” (Eduardo Fallole); “volé en dos o tres oportunidades, en los vuelos que yo realicé con él era normal” (Alfredo Bredeston –instructor-).

Después señaló los dichos de los copilotos de Weigel que lo tuvieron como Comandante ya del Boeing 737: “volé en algunas oportunidades con él, su personalidad, era una persona muy amable, un trato muy cordial y

profesionalmente y los vuelos que tuve con él fueron dentro del estándar y lo establecido por los procedimientos” (Carrizo); “sí he volado con él, entre 10 y 12 vuelos, como primer Oficial, cuando él era Comandante en el año ’99” (Marcelo Javier Fernández), y acerca de si profesionalmente tuvo algún hecho o situación que le llamara la atención, dijo: “No, conmigo en general para nada, ningún problema, es más hice el simulador con él, en junio o julio del ’99 no recuerdo bien, en Denver, Colorado...” “... los vuelos fueron normales, no tuvieron ninguna particularidad, por lo menos cuando fui con él, ningún problema. Buen manejo de la cabina en general, no tengo algo diferente a otros o no noté algo diferente a otros”, en los procedimientos “siempre estandarizado por lo menos conmigo”, la cabina “se mantenía con orden, digamos, por lo menos conmigo”. Que también en esos términos testimoniaron Toribio, Héctor Negri, Barbosa, López Borguelo.

Por otro lado, dijo que en la página 47 de la pericia del Dr. César Cernello, surge la cantidad de veces que el Comandante Weigel tuvo despegues reales y como dijo el Dr. Sandro, sin ningún tipo de novedad. Así, señaló que en diciembre del año ’98 el Comandante Weigel tuvo 7 despegues normales, o sea una vez designado Comandante; en enero del ’99, 64 despegues normales; en febrero del ’99, 51 despegues normales; en marzo del ’99, 58 despegues normales; en abril del ’99, 32 despegues; en mayo, 56; en junio, 46; en julio, 62; en agosto, 63. Es decir, un total de 439 despegues normales. Que lo curioso es que de ese total de despegues 39 fueron efectuados con la asistencia del Piloto Luis Etcheverry, y los citó: el 16 de marzo del ’99 fue programado y cumplió sin ningún tipo de novedad los vuelos 3466 y 3278 cubriendo los trayectos Aeroparque- Bahía Blanca- Aeroparque y Aeroparque- Posadas- Resistencia- Aeroparque totalizando (5 despegues sin novedades); el 24 de junio del ’99 fue programado nuevamente con el Copiloto Etcheverry para los vuelos 3070 y 3468 cubriendo los trayectos Aeroparque- Bariloche- Aeroparque y Aeroparque- Bahía Blanca- Aeroparque (totalizando 4 despegues sin novedad); el viernes 25 de junio Weigel fue programado con el mismo copiloto en el vuelo 3166 Aeroparque- Tucumán- Aeroparque (totalizando 2 despegues); el día 29 de junio nuevamente fueron programados en los vuelos 3280 y 3132 Aeroparque- Resistencia- Aeroparque y Aeroparque- Corrientes- Aeroparque (totalizando 4

despegues sin novedad); el día 30 la misma tripulación cubrió los vuelos 3120 y 3186 Aeroparque- Corrientes- Aeroparque y Aeroparque- Catamarca- La Rioja- Aeroparque (totalizando 5 despegues). O sea que los despegues de la tripulación Weigel y Etcheverry en el mes de junio totalizan 15.

Agregó que el día 20 de agosto del '99 la tripulación Weigel- Etcheverry fue programada para los vuelos 3406 y 3190 Aeroparque- Mar del Plata- Aeroparque, Aeroparque- Mendoza –Aeroparque, totalizando otros 4 despegues más sin ningún tipo de novedad y donde seguramente se han configurado los flaps y se ha conservado la cabina estéril; que obviamente no tenemos el CVR pero tenemos que suponer que siempre lo habían hecho.

Respecto al tema de la programación de esa pareja, dijo que la efectuó Carlos Leyes, quien tiene una experiencia en programación de vuelos previa a la empresa LAPA de 19 años en Aerolíneas Argentinas. Que tal como dijera en su declaración, él programaba cumpliendo estrictamente las normas de la 671, y que es perfectamente legítimo que las tripulaciones se programen con un comandante a partir de las 100 horas, que lo hizo en Aerolíneas, lo hizo en LAPA y lo hizo en LAN después del accidente que nos ocupa a nosotros. Que obviamente el señor Valerio Diehl delegó la función de programación como Gerente de Programaciones, porque dependía de su Gerencia, y si se quiere considerar desde el punto de vista de algún tipo de imputación delegó la función en una persona altamente calificada para ejercitar ese trabajo.

Sostuvo que toda la imputación que se hace en esta causa se hace haciendo una valoración ex post acerca de observaciones que la fiscalía considera negativas, y que ha sometido a peritos cuya imparcialidad es bastante cuestionable; y más porque a todos los peritos que han calificado y que han criticado el legajo de Weigel, lo único que hicieron fue mirar el legajo de Weigel y de Etcheverry, porque si hubiesen mirado otro legajo podrían haber hecho comparaciones para ver si era el criterio general de la empresa anotar observaciones más allá de la calificación que le ponían a sus pilotos que los habilitaban para volar.

Expresó que la prueba de la calidad de la instrucción brindada por LAPA, está ratificada con los más de 200 pilotos que hoy vuelan alrededor de la Argentina y del mundo; que todos ellos han seguido su carrera sin ningún tipo de

inconvenientes, sin incidentes, y acá nosotros, más allá de que ninguno hasta hoy puede decir qué le pasó a esta tripulación, concreta o fehacientemente, salvo que desoyeron los flaps e ignoraron la alarma de configuración, pero no podemos pensar que por burdo que es este error, haya sido un error de capacitación o falta de capacitación y eso es lo que han dicho los peritos en sus reuniones de acuerdo: que recibieron suficiente capacitación pero no la aplicaron y no pueden decir por qué.

Respecto a la sanción que le habrían impuesto a Luis Etcheverry, dijo que es cierto que le impusieron una sanción de inhabilitación temporaria que después fue redimida por otra de multa, perfectamente factible dentro del reglamento 2352 de faltas e infracciones, y la multa fue de \$120, que por su valor parece bastante irrisoria en relación a la sanción, que evidentemente no había sido grave, preguntándose dónde está asentada. Refirió que en la mezcla de papeles de su legajo, se ve que hay una disposición 2098 del día 20 de octubre de 1998, pero no está impuesta acá en Buenos Aires; está impuesta por el Jefe de la región aérea Noroeste, con asiento en Córdoba, y está obrada en un expediente 2.342.080, y lleva la firma del Comodoro Carlos González.

Expresó el Dr. Estévez Cambra que obviamente, cuando presenta su solicitud de ingreso a LAPA el día 27 de octubre, es muy probable que LAPA no tuviera posibilidad de conocer la existencia de esta sanción, porque había sido dictada fuera de la jurisdicción y cuando preguntaron si tenía sanciones, no se lo informaron, ni a Diehl ni a la empresa.

Volviendo al tema del principio de confianza y si puede haber desaparecido en relación al Comandante Diehl en cuanto a su apreciación de los pilotos Weigel y Etcheverry, señaló que nos queda también el punto de los instructores, que la Querella señala como deficientes, cuando son instructores habilitados por la autoridad competente, cuya idoneidad también ha sido certificada por la autoridad competente y están habilitados bajo las reglas del NESTAR.

Sostuvo que ellos son los que actúan dentro del ámbito interno de la empresa y deciden quién está habilitado para ser Comandante de la aeronave o quién está habilitado para ser Piloto o Copiloto del avión; son los que dan el visto bueno. Indicó que en el debate tuvimos numerosísimos testimonios

respecto de que ningún piloto era ascendido a la función de Comandante, ni ningún Piloto que aprobara por ejemplo los cursos iniciales iba a ser promovido a la posición de Copiloto, si no era por el consenso de los instructores. Que es decir que aquí nuevamente rige el principio de confianza y de distribución de las tareas, no solamente porque LAPA le designa esa tarea sino porque la propia ley lo hace exclusivamente responsable de certificar con su firma la idoneidad, que después va a ser reflejada erga homines en la patente con su licencia de vuelo.

Que entonces, bajo todos estos aspectos, considera que ex ante ni el señor Valerio Diehl ni ninguno de los integrantes de la empresa LAPA tuvo posibilidad de conocer deficiencias serias que hicieran caer el principio de confianza acerca de la idoneidad profesional del Comandante Weigel, ni nadie podía esperar que un piloto de 6.500 horas de vuelo, 1.700 horas de vuelo en el tipo de avión y 500 en la función de comandante en ese mismo avión, iba a desconocer la alarma de configuración y no iba a abortar inmediatamente el despegue como dijeron que debió hacerlo tantos otros pilotos que declararon en este debate.

Expresó que bajo esa premisa, va a pedir al Tribunal que considere esta situación y obviamente que la eventual conducta que podría atribuírsele al Comandante Valerio Diehl sea considerada atípica porque no ha incurrido en ningún tipo de violación, ha confiado en personas en las que legalmente debía confiar, cuya idoneidad no tenía ninguna razón para cuestionar.

Refiriéndose a algunas cuestiones de las imputaciones que se le hacen a su cliente la Querrela y de la Fiscalía, manifestó que curiosamente en vez de fundamentar la conducta típica en la infracción a algún tipo de norma, el Sr. Fiscal lo hace directamente en relación al incumplimiento del Manual de Operaciones. Señaló el Dr. Estévez Cambra que si nos remitimos a lo que dice el artículo 196 del Código Penal, éste habla de “inobservancia de los reglamentos u ordenanzas” y cuando nosotros hablamos de reglamentos u ordenanzas no podemos hablar del MOV, porque el artículo 77 del Código Penal que clarifica y define cuáles son los términos que emplea el Código, y cuál es el sentido, dice que la expresión “reglamentos u ordenanzas” comprende todas las disposiciones de carácter general, dictadas por la autoridad competente en la materia en que se trate; es decir que el MOV ni es una regla de carácter general ni está dictada

por la autoridad competente; es una regla interna de LAPA. Que entonces, desde ese punto de vista, parece bastante plausible considerar que la conducta es, desde el punto de vista del reproche que hace el Ministerio Público, atípica.

Agregó que esa es una primera razón, pero si se remite también a los puntos del MOV a que hace referencia la Fiscalía, cuando dice que la conducta de Diehl consistió por un lado en promover a Gustavo Weigel como Comandante de la línea Boeing 737-200 a pesar de sus misérrimas características operativas, y por el otro decidir la contratación de Adolfo Luis Etcheverry presentándolo ante la autoridad aeronáutica como primer Oficial con line suficiente de instrucción. Que el Sr. Fiscal dice que el nombrado debió haber rechazado a Etcheverry y no haber promovido a Weigel como Comandante dentro de la empresa, o en su defecto instruirlo respecto de esto último al Jefe de Línea en su rol de Jefe e Instructor con el fin de que incrementara sus parámetros de evaluación tal como le era exigible por el Manual de Operaciones. Que después cita al Manual de Operaciones en el punto donde dice que está encuadrada la conducta del Comandante Diehl, en cuanto a “establecer conjuntamente con la Jefatura de Línea los criterios de selección de postulantes a los cargos en la función y segundo analizar y supervisar los cursos de instrucción previstos tanto para los postulantes como para los pilotos en actividad.”

Sostuvo el defensor que, más allá de la primera observación respecto de que no constituye ni reglamento ni ordenanza dictadas por autoridad competente de carácter general, si la conducta señalada por el MOV es establecer conjuntamente con la Jefatura de Línea los criterios de selección de postulantes, eventualmente su violación es no establecer los criterios de selección o no analizar ni supervisar los cursos, cosa que nunca estuvo en duda.

Alegó que no ha podido la Fiscalía a lo largo de todo este juicio imputar el incumplimiento a una norma legal más allá de la inobservancia de una norma del MOV, lo cual es demostrativo de que no ha incurrido el señor Valerio Diehl en incumplimiento o en infracción legal alguna.

Luego quiso hacer una referencia al tema de las vacaciones, ya abordado ampliamente por el Dr. Sandro. Señaló que durante todo el debate, el único medio que tuvo el Comandante Diehl y cree que el resto de los imputados para evaluar el tema de las vacaciones, son esos famosos partes de vacaciones.

Que desde ya niega que su defendido haya intervenido en algún punto de la confección de los partes vacacionales, más allá de su firma, pero no en la cantidad de días que se decían adeudados; que de hecho causó mucha sorpresa a esa Defensa cuando durante el debate se presentaron a declarar los pilotos y decían que a ellos no les debían vacaciones, y cuando les presentaban estos famosos partes los rememoraban y decían que podían deberles algo pero que no se acordaban después de diez años.

Expresó que nunca se hizo un estudio concreto y pormenorizado del tema de las vacaciones, porque por ejemplo, cuando el perito Prelooker tuvo que tratar el tema de la fatiga de vuelo de Weigel, recurrió a un método que todos los pilotos conocen: se fue al Aeroparque, pidió a la Oficina de Operaciones que le muestren los movimientos, para ver cuánto voló el Piloto Weigel. Que cree que en 200 cuerpos de actuación y 8 años de instrucción, se podía haber hecho lo mismo para tratar de establecer fehacientemente la supuesta deuda de vacaciones y de alguna manera establecerla con criterios concretos y no con los famosos papelitos que obviamente dejan bastante que desear y no podemos discutirlos porque no tenemos bases ciertas formales u objetivas para poder corroborar la existencia o no de esa deuda.

Sostuvo que hubo deficiencia probatoria, y deberá considerarse principalmente que la única investigación que se hizo de este accidente, se hizo en este debate, y los principales elementos que se deben tener en cuenta son las declaraciones testimoniales, que han sido elocuentes en decir que LAPA era una empresa correcta, que operaba conforme a la ley y que tenía una instrucción excelente y que tenía una instrucción acorde a todas las líneas aéreas del mundo.

Agregó que la instrucción de LAPA estaba estandarizada por el fabricante, y aprobada en el NESTAR. Que por eso un tripulante que obtiene una licencia en la Argentina para Boeing 737, es muy probable que seguramente sea habilitado como tripulante en otro país del mundo; que hay cierta uniformidad legislativa con relación a esto que está establecida por principios y normas internacionales; entonces cuando dicen que la instrucción de LAPA era mala, es bastante aventurado, tendría que fundarse un poco más o por lo menos descalificar la norma que ha aprobado esta instrucción.

Dijo que si bien hay cientos, a este respecto va a citar un testimonio, y es el de Daniel González, quien refirió: “Yo considero y le voy a decir algo y se lo digo de corazón: me sentía orgulloso de ser instructor en LAPA, sobre todo por el grupo humano que compartía conmigo, realmente había un muy buen nivel de instructores, a muchos los conocía previamente de la Fuerza Aérea, habían sido muchos alumnos míos, otros no, otros, más antiguos que yo. Y yo creo que había, a pesar de que veníamos de lugares distintos, distintas fuentes (de la Fuerza Aérea, de la Armada y del ámbito civil) había una unidad de criterios muy importante y mucho diálogo.”

Señaló el defensor que estas son las palabras sinceras de un instructor que superando el miedo de haber sido imputado y perseguido en la instrucción por ser instructor de LAPA, vino acá y dijo algo que realmente sentía, con una convicción realmente encomiable.

Sostuvo que la Fiscalía argumentó que debieron rechazar el ingreso de Etcheverry y no haber promovido a Weigel como Comandante dentro de la empresa, pero porsupuesto que si nosotros lo analizamos después de los hechos obviamente vamos a decir eso, pero antes del siniestro del 31 de agosto no había ninguna razón para creer que Weigel y Etcheverry iban a obrar como obraron. Que dice el Sr. Fiscal que la inobservancia de los cuidados de los “parágrafos precedentes”, por supuesto del MOV, incrementaron a niveles jurídicamente prohibidos el riesgo de que se produjera el accidente del 31 de agosto de 1999.

Que él cree que está bastante alejado del tema del accidente del 31 de agosto de 1999, porque el mismo no era una cuestión de instrucción, sino que era una cuestión que obviamente resultaba inexplicable lo que causó este accidente, porque los pilotos tenían las horas, las habilitaciones, los recaudos, habían cumplido con todo.

En cuanto a la imputación más genérica que hace la Querella, que encuadra en el tipo del artículo 190 del Código Penal, fundándose en el análisis que hizo el Dr. Sandro, mencionó algunos puntos de su acusación.

Expresó que cuando aparece alguna nota en los partes de vacaciones donde alguno de los gerentes o probablemente el jefe de línea asentaba ‘no, no le damos las vacaciones’, lo que no se dice es que

probablemente a ese piloto no le daban las vacaciones ese día y se las podían dar probablemente un mes después, porque como es normal durante la temporada alta, los pilotos pretenden irse de vacaciones todos juntos con sus familias porque coinciden, y obviamente para dárselas a uno tienen que negárselas a otro circunstancialmente, lo cual no quiere decir que el día de mañana no se las dieran, dentro de los lapsos que prevé la ley.

Refirió que Valerio Diehl trató de implementar un sistema para regularizar el tema de las vacaciones, porque algunos pilotos venían con deuda anterior y Valerio Diehl les daba vacaciones, pero por ejemplo los pilotos imputaban los días que les daban en 1996 a alguna deuda de 1994, entonces siempre figuraba que les debían. Que está absolutamente seguro de que jamás se les pueden haber adeudado 100, 120, 180 días de vacaciones, lo que por otra parte trató de confundírsele de alguna manera con los tiempos de descanso, que se respetaban a rajatabla (como dijera Carlos Leyes). Que, por otra parte, debe considerarse que el tema de las vacaciones no tiene ninguna relación causal con el accidente.

Manifestó que otro punto que también se le imputa a Diehl y a los directivos de LAPA, es haber omitido requerir la implementación de un sistema de seguimiento de la aptitud psicológica, pero no hay ninguna norma que exija eso, y de hecho, como bien señaló el Dr. Sandro, cuando se la pidieron al Piloto Piñeyro, nunca quiso someterse a algún tipo de chequeo más allá del que marca el INMAE.

Respecto a haber omitido implementar y requerir la institucionalización de un sistema formal y eficaz de canalización, seguimiento y solución de las denuncias de personal de la empresa por violaciones a la seguridad operacional, dijo que acá se está presuponiendo que había violaciones a la seguridad operacional, cuando a lo largo del debate no se ha demostrado ninguna.

En cuanto a haber hostigado, aislado y perseguido al personal de la empresa que formulare denuncias y observaciones, señaló que nunca ningún piloto denunció haber sido presionado para volar, ni dijo haber sido hostigado bajo ninguna manera. Que el único que dijo haber sido hostigado ha sido el

Piloto Piñeyro, y cuando Valerio Diehl ingresó a LAPA y en toda su gestión el señor Piñeyro sólo tenía comunicación epistolar como único medio.

Acerca de haber promovido la violación sistemática de conceptos esenciales para la seguridad de vuelo tales como cabina estéril, dijo que Diehl jamás lo promovió.

Por otro lado, al imputarle haber omitido implementar antes de julio de 1999 una Oficina de Prevención de Accidentes (PREVAC), dijo que seguramente cuando escribieron esto no estuvieron en la audiencia de debate porque acá lo escuchamos al Comandante Novo y a un montón de pilotos que dijeron que existía una Oficina que precisamente instituyó en LAPA su cliente y que tenía una actuación en distintas áreas precisamente para evitar que ocurrieran hechos como el que lamentablemente ocurrió.

Que por último, diferenciando este caso con el de Spain Air, alegó que a Gustavo Weigel le sonó la alarma; LAPA le dio al Comandante Weigel un avión en perfectas condiciones y cuya alarma le sonaba y le avisaba que parara; y ahí es donde se corta la relación causal entre la decisión de Gustavo Weigel de seguir adelante el despegue y el resto de LAPA que le decía que se detenga, que era lo que aparte había aprendido a lo largo de sus 23 años como piloto respecto de cómo tiene que respetar este tipo de advertencias.

Expresó que cree que no hay ningún motivo como para condenar y no se ha demostrado en este debate que haya alguna prueba apta para condenar al Sr. Valerio Diehl ni a ninguna otra persona de la empresa LAPA.

Que por eso, pide la absolución del señor Valerio Diehl en orden a los delitos del artículo 190 y 196 del Código Penal; y para el caso de que no se acceda a ello voy a mantener la protesta de Casación y la reserva del caso federal. Que también plantea la nulidad por la violación del principio de congruencia que describe el delito por negligencia, violación del riesgo permitido y culposo y que acusa por doloso y pide la exclusión probatoria de los elementos que ha señalado al principio de este alegato, respecto de los documentos que no han podido ser controlados por la Defensa y que les han imposibilitado ejercer adecuadamente el derecho de defensa.

A continuación, alegó el Dr. Roberto BABINGTON, defensor de los procesados PETERSON y LENTINO.

Expresó que los imputados ingresaron al proceso en mayo de 2000, casi 9 meses después del siniestro, y que en la causa declararon testigos que ingresaron a la empresa luego del accidente, no pudiendo controlar ser controladas por las defensas las testimoniales de antes de la fecha señalada.

Agregó que se designaron como peritos a los Sres. Prelooker y Velasco, a propuesta de una escuela de vuelo, contrariando toda regla de razón y exigencia en la materia, desde que se ignoró al ente natural para ello: el Consejo de Ingeniería Aeronáutica. Estos peritos, sin estar habilitados en el BOEING 737, se expidieron sobre la operación y lo que es peor aun, juzgaron el desempeño de los instructores de la empresa y también de los inspectores de la Fuerza Aérea, por su propia falencia, lo que significa una verdadera incoherencia.

Manifestó que el Juez de la causa, dirigió la investigación desde el inicio encarandola hacia un análisis sistémico, ordenando una pericia de estas características, sin determinar puntos de pericia a evacuar, plazos y otras exigencias legales, y en ese orden, cada perito realizó una pericia, en lugar de lo que prescribe la ley, esto es un solo protocolo, con su correspondiente deliberación -no realizada en este caso-, aceptándose criterios en disidencia, no la realización cada uno de una pericia diferente, como la hay en la causa, y ambas valoradas.

Que tanto en sus conclusiones como en la audiencia, no pudieron determinar una infracción concreta a una ley, reglamento o cualquier otro tipo de instrumento vinculante, a aquello que según sus saberes era lo que correspondía; que peor aún, es que no conocieran la organización del Comando de Regiones Aéreas, tampoco de la D.H.A., y del INMAE, no obstante lo cual acusaron a dichas reparticiones de no cumplir con sus mandatos legales, ya que no incluyeron acciones concretas a Lentino y/o Peterson.

Que en el mismo sentido se ha operado respecto de las pericias efectuadas por las psicólogas Kitic, Cabello Podestá y Greiff, que según sus propios dichos los tests suministrados a los pilotos son insuficientes, inconsistentes, burocráticos y otros calificativos por el estilo, pero no conjugan

en sus conclusiones en primer lugar cuál es la manda legal que impone otra cosa; lo que por cierto, una vez más nos aloja en el territorio de las hipótesis, que en este juicio han existido para todos los gustos, desde las opiniones vertidas por testigos que opinaban sobre el asunto, sobre lo que se debía hacer o no, pero no sabían de dónde salían estas obligaciones que denunciaban como letra sagrada de obligación.

Que finalmente, en esos tiempos y a colación de la gran actividad desarrollada por algunos testigos de la causa, que aportaran a la instrucción documentación y ayudaran en la investigación, quiso aclarar que su accionar gremial se ubica en una época en la que la Asociación que nucleaba a los pilotos de líneas aéreas realizaba todo tipo de denuncias a lo largo del país contra la autoridad de contralor, con el fin de lograr que el control de la aviación pasara a manos civiles, no obstante lo cual, se celebró un solo juicio oral en la ciudad de Mendoza, a la que esos testigos no concurrieron a declarar y en el que los componentes de la Fuerza Aérea, un Brigadier mayor, dos comandos y un vicecomodoro, resultaron libremente absueltos y fue ordenada la extracción de testimonios para investigar al Juez Federal que realizó dicha instrucción, también con la colaboración de estos testigos.

Adentrándose en la imputación que se les hace a sus asistidos Lentino y Peterson, dijo que ellos nunca fueron indagados ni se les hizo saber que debían responder por la figura del art. 190 C.P. Que de haberlo sabido, se hubiera contado con la posibilidad de examinar a los testigos, especialmente a los peritos sobre cuál sería el aporte causal de los mismos en el fatídico suceso y a partir de qué elementos se podía caracterizar una conducta a sabiendas, que no fuera un incumplimiento a las obligaciones legales a su cargo. Que lo mismo ocurrió con los peritos extranjeros, Mc Innis y Helmreich, con sus diferencias de traducción operadas, afortunadamente, observadas por todos, y la ausencia de conocimiento de los organigramas de las dependencias DHA e INMAE, respectivamente. Que a ello, agregó que nunca visitaron dependencia alguna, privada u oficial, que trabajaron con el material que recibieron y evidenciaron un desconocimiento puntual de la norma argentina y no así de la internacional.

Reseñando lo actuado en esta causa, alegó que sus defendidos fueron legitimados pasivamente por infracción al art. 248 del Código Penal y

ejercitaron su defensa por dicho encuadre; fueron procesados por el mismo delito, confirmado el auto de procesamiento bajo esa calificación, requeridas las elevaciones a juicio -incluso la de esta querrela- por incumplimiento a los deberes de funcionarios públicos y elevada la causa a juicio bajo esta tipificación.

Que una vez en esta instancia, se planteó y así fue decidido por este Tribunal la extinción de la acción penal por prescripción bajo dichos parámetros, lo que motivó la interposición de recursos de casación, que fueran tratados por la Sala IV del Tribunal de Casación Penal, fallo al que se remitiera la querrela ante el planteo de nulidad del acuse.

Sostuvo que si nos remitimos a la letra de dicha decisión, se tomó como válida la posibilidad de que conforme los hechos reseñados se estuviera en presencia de un delito mayor, entre los que podía hallarse el tipificado en el art. 190 del C.P.; ahora bien, ello supeditado a que dentro del trámite regular del juicio oral material, surgieran evidencias de que dicha situación se viera revelada por la prueba a rendirse, cosa que no ocurrió.

Que no obstante ello, interpreta que conforme las previsiones procesales se debió ampliar la acusación toda vez que del planteo formulado, surgiría claramente -siempre a ojos de la querrela- que estábamos en presencia de un delito mayor, como sustenta la ley, circunstancias agravantes del hecho o de la calificación, temperamento no adoptado por el acuse, motivo por el cual se interpreta que no sólo han variado las reglas de congruencia por un deficiente anoticiamiento de los hechos imputados, conforme lo determina la manda procesal, garantizado por el art. 18 de la C.N. y los arts. 14 del P.I.D.C.y P., sino que además al formular el correspondiente pedido de pena, encuadraron la conducta subexamen en la figura del art. 190 del C.P., sin agravantes, que como máximo de pena contempla los ocho años de prisión.

Que así, si tenemos en cuenta que el delito cesó en fecha 31 de agosto de 1999 y el acuse se formula en diciembre de 2009, se avizora claramente que por falta de actos interruptivos, se ha operado una nueva extinción de la acción penal por prescripción, conforme lo determina el art. 59 inc.3º, en un juego armónico con los arts. 62 inc.2º y 67 del Código Penal y con acuerdo a ello, en caso de estimarse que el planteo formulado se corresponde con

las constancias de la causa, solicita que así se disponga absolviendo a sus asistidos libremente.

Subsidiariamente, pasó a contestar el alegato.

Señaló que no obstante lo expresado y tomando las propias expresiones de la querrela al formular su alegato, surge con claridad que la imputación dirigida se compece en general con el hecho culposo encuadrado en el art. 196 del Código Penal, por el que nunca fueron indagados sus instituyentes, por lo que teniendo en cuenta esa circunstancia y tomando en consideración la fecha del hecho y la elevación a juicio de la causa, también estaría extinguida la acción penal por prescripción, ya que la elevación a juicio data del 20 de enero de 2004 y estos agravantes de la calificación o del hecho, son recién conocidos a partir de la acusación, en el transcurso del mes en curso (diciembre de 2009).

Expresó que si bien esa defensa no acuerda en modo alguno con lo expuesto, del puntual análisis de la prueba rendida y las consideraciones finales vertidas al momento de concretar la imputación y el consecuente pedido de pena, la querrela lo hace variando nuevamente en su consideración la aplicación del art. 190 del Código Penal, pero bajo los lineamientos infraccionarios del art. 248 del mismo plexo normativo de fondo, con lo cual, además de variar las reglas de la congruencia, determinan que la expectativa en la aplicación de una pena por este delito, también se hallaría extinguida la acción penal, lo que en subsidio así lo peticiona.

Manifestó que el objeto principal de este responde se afinca en la sana convicción a partir del análisis de la prueba rendida con más la incorporada por lectura, que tanto Peterson como Lentino no han infraccionado la norma penal en ninguna de las expresiones vertidas y por tanto, con la certeza que caracteriza la instancia, deben ser libremente absueltos, por las consideraciones de hecho y de derecho que pasa a exponer:

Expresó el Dr. Babington que la mecánica del hecho en sí, como fuera descrito en el alegato final de la querrela, y basado en los datos del CVR, algunos testimonios, el informe final de la JIAAC y los informes periciales de diversa naturaleza (accidentológico, forense, etc.), no halla discusión por esa parte, y no se discute en su consecución material, por lo actuado en sede

administrativa, que si bien integra un cuerpo documental anejado a la causa, no debe perderse en su valoración la esencia jurídica que lo caracteriza, toda vez que dichos informes, de carácter sistémico, únicos a los que la normativa internacional le adjudica esta característica -no así a la investigación judicial- persiguen el fin de establecer parámetros para la prevención de accidentes, y no tienen otro carácter.

Que por ello, sin bien arrojan datos sensibles y aun hallándose su confección en la órbita administrativa a cargo entonces del fallecido Brigadier mayor Enrique Dutra, no determinan definitivamente lo acaecido, sino son corroborados por otros medios probatorios idóneos para condenar a penas tan graves como las peticionadas, lo que se interpreta no ha ocurrido en el sublite.

Sostuvo que al analizar el relato de las conversaciones realizadas en la cabina del vuelo siniestrado y las acciones no cumplidas por la tripulación de ese vuelo, a modo de ver de esa defensa los pilotos son los únicos responsables del suceso, por una pérdida de conciencia situacional.

Adujo que se citan como fundantes de la acusación respecto de sus defendidos -entre otras pruebas- los testimonios brindados por el experto McInnis sobre la operación de vuelo, quien analiza el accidente a partir de documentación enviada por el Juzgado; pero lo cierto es que, en lo que atañe a sus asistidos, al ser interrogado el nombrado por esa defensa, confesó no conocer las leyes respectivas del país, por lo que todas sus expresiones se vertieron según su leal saber y entender, y por su sentido común, lo que en nada adunan los extremos acusatorios, tanto para la Querella, como para la Fiscalía, al menos a partir de sus dichos, ya que concretamente no se le envió la normativa vigente que fuera analizada en relación al hecho, y tampoco conocía la organización estatal de los organismos de contralor, sus dependencias ni el modo de proceder de los mismos en cada caso; y, de hecho, no obstante producirse por la bondades del CRM, no aportó, respecto de la situación procesal de Peterson y Lentino, elemento alguno de ponderación, que confrontado a la norma determine un incumplimiento formal, tasado como delito.

Que en esa inteligencia, y conforme el hecho por el que fueran traídos a debate y la significación jurídica que se le adjudicara, se impidió a esa defensa avanzar sobre parámetros de intencionalidad que develaran de algún

modo el tipo penal por el que fueran formalmente acusados por la querrela, dejando a salvo la coherencia evidenciada respecto de sus asistidos, tanto en el debate como en sus conclusiones, lo que por cierto no importa una aceptación del hecho del acuse, extinguida la acción penal.

Dijo que también habla la querrela de las conclusiones de las comunicaciones en cabina, que en nada atañen a su defensa, aunque marquen una gran indisciplina. Que así la querrela les da la razón a partir de su expresión “...en su análisis pericial el comandante Prelooker destacó, durante toda la grabación, la profunda actitud complaciente y la falta de conciencia situacional de la tripulación, las que sumadas a un deficiente nivel de comunicación pertinente entre los pilotos y a la pobre capacidad de liderazgo exhibida por el comandante, condujeron a una situación de contaminación y por momentos de anarquización de la cabina, creándose el marco apropiado para la comisión de los errores que produjeron el accidente.”

Que como viene expresando, el desfase en el ejercicio de la operación o la pérdida de control de la misma, se debe pura y exclusivamente a un error humano de pilotaje, inaceptable desde todo punto de vista.

Que valorizando otras opiniones sobre el particular, deviene oportuno citar a la de la National Transportation Safety Board de los Estados Unidos, que sostiene que del total de accidentes de aviación, el 80% se producen por o involucran principalmente al “factor humano”. Señaló que el accidente en análisis no escapó a esa causa, como bien lo expresa el informe de la JIAAC y no resulta atribuible a sus defendidos; que no se violó norma jurídica nacional alguna por parte del Director y/o los Inspectores de la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas, ni por el INMAE, respecto del piloto, copiloto y de la aeronave siniestrada, razón por la que la imputación no se compadece con la plataforma fáctica sobre la que se construye el acusatorio.

Continuando con lo expresado por la querrela, al sostener: “Finalmente, el perito Carlos Velasco –siguiendo el ya conocido modelo de James Reason-, identificó las fallas activas que desencadenaron el hecho: ambigüedad (en el lenguaje operativo); fijación exclusiva (en determinadas operaciones, sin poder analizar la operación en su totalidad, en cierta medida por desconocimiento de las operaciones); confusión (muy clara

durante el carreteo); falta de control efectivo de la operación; uso de procedimientos no documentados; no usar listas de chequeo; violación de mínimos (no aborta inmediatamente frente a alarma); discrepancias no resueltas; comunicación contaminada; liderazgo inadecuado; estrés”; alegó el Dr. Babington que como se aprecia, las expresiones de este experto, no hacen otra cosa que determinar causas del accidente, pero que nada aportan a la actuación de sus defendidos; que lejos de ello, el perito citado no determinó siquiera un incumplimiento legal concreto a la actuación de ellos, y en otro sentido, tampoco fue dable interrogarlo sobre un posible conocimiento de Peterson y Lentino, que adune el dolo que caracteriza la figura en trato, propuesta en esta última etapa del juicio por la Querella.

Prosiguiendo con lo dicho, dijo que tampoco le atañe a sus asistidos lo que señala la Junta en el punto 1.18.4 de su informe, en cuanto a que “...luego de alcanzar la velocidad máxima y antes de producirse el primer impacto, el avión redujo la velocidad, y bajó la nariz; en un intento desesperado del piloto de frenar el avión...”.

Respecto al desarrollo efectuado por la Querella acerca de la cultura organizacional de LAPA, indicó que éste tampoco le compete en modo alguno a las conductas de sus asistidos, salvo en cuanto a la responsabilidad compartida a que alude el experto Robert McInnis, “...que va más allá de la cabina...”, sin fijar los límites de su extensión, por lo que no es dable colegir que los alcance.

Que en lo atinente a sus defendidos sobre el manual de operaciones de la empresa, al decir de la querella “... hemos decidido tomar como parámetro a la versión del año 1997, aprobada por el entonces Gerente de Operaciones Valerio Diehl el 2 de mayo de ese año, dado que responde a la nueva organización de la compañía, y estaba vigente durante la etapa de instrucción de Weigel en su promoción como comandante. Sin perjuicio de ello, oportunamente señalaremos aquellas diferencias con las otras dos versiones en la medida que ello sea pertinente. El alcance del manual está establecido por el capítulo 1, punto 1.1, en cuanto establece que las políticas, reglamentaciones, normas y procedimientos allí regulados regirán las operaciones de vuelo de la empresa LAPA...”; sostuvo el Dr. Babington que como se ha expresado y erróneamente

se ha introducido en la discusión del debate, existía un manual aprobado y era el vigente; que el hecho de hallarse otro para aprobar las modificaciones surgidas, por más forzados análisis que se realizaron, no pudieron conmover la situación de la existencia de un manual aprobado, vigente en toda su extensión, por lo que toda consideración posterior es inocua a los efectos del acuse, no obstante dejar expresa constancia que volverá sobre el tema al tratar la responsabilidad de Carlos Damián Peterson en particular.

Acerca del mantenimiento de las aeronaves, refirió que ese tópico le atañe directamente a la empresa y por ende, no discutible para esa parte, cuya función legal toma efecto frente a incidentes aeronáuticos o denuncias concretas. Que tampoco se relacionan con sus asistidos los ítems “alarmas espurias”, “prácticas peligrosas de la tripulación de vuelo”, “cabina estéril”.

Sobre el régimen de vacaciones, adujo que se cita el Decreto 671/94, y lo que dispone en su artículo 31, pero sin embargo, en ningún caso la empresa intimó a quienes tenían deuda de vacaciones para que regularizaran su situación.

Que así se ha dicho que tampoco existió ningún control de la autoridad de aplicación; que ciertamente no se hacía al inspeccionar a un piloto (cfr. Villegas; Túñez; Trezzo; Sarli; Luna; Palacio Alliaga), sólo se les preguntaba si “estaban cansados” (cfr. Trezzo); que tampoco hay constancias de otro tipo de inspecciones; y de lo contrario, no se habría llegado a acumular una deuda como la existente.

Sostuvo el Dr. Babington que contrariamente a lo expuesto, dicho contralor se efectuaba -como expresara Peterson- por muestreos, y se advierte que el reproche se formula conforme las expresiones de los inspectores, que a pedido de la empresa tomaban los turnos de simulador y en vuelo, lo que resulta razonable, ya que a cada inspección se arribaba, previos controles de la empresa que proponía al examinado, se interpreta, con todas las exigencias legales cumplidas.

Señaló que se ha discutido en el debate si esta deuda generó en los pilotos de la empresa –y, en particular, en Gustavo Weigel- fatiga crónica, lo que no fue acreditado en modo alguno.

Recordó que la querrela dijo: “Pero lo cierto es que los inspectores que comparecieron ante el Tribunal señalaron que una violación al régimen, que ubica al piloto en infracción, significaba que no podría continuar volando (cfr. Palacio Alliaga). Por tanto, el criterio de esta querrela es que basta la violación de la exigencia normativa para probar la generación del riesgo prohibido requerido por el tipo penal”.

Adujo el defensor que lo expresado sería una mera violación normativa, pero nunca uno de los factores que coadyuvaran directamente en el resultado del accidente, y ninguna prueba se ha arrojado para determinar que así fuera, y por ende, deberá, en el peor de los casos, ser tomado simplemente como un incumplimiento a los deberes de funcionario, por lo que no fue acusado Peterson.

Que la sistemática violación del tiempo de vacaciones ha llevado al perito Helmreich, justamente, a afirmar que: “Los registros del Comandante Weigel sugieren una cultura organizacional más ocupada en aquellos empleados que cumplen con las necesidades de la compañía, que con aquellos ocupados en la seguridad operacional.”; dichos que en nada comprometen la posición de sus asistidos.

Por otro lado, mencionó que de los dichos extractados, la Oficina de Prevención de Accidentes funcionaba; que la “falta de un procedimiento de recepción de denunciaas” se refiere a la empresa LAPA, no a la Fuerza Aérea; no obstante señaló que se ha ignorado en la consideración a los diferentes gremios que interactuaban en la empresa. Respecto al “hostigamiento y sanciones a tripulantes que denunciaban”, dijo que una vez más se refiere concretamente a la empresa, y como en otros numerosos ítems al aporte a la causa del Señor Enrique Piñeyro.

En cuanto a los “sistemas de inspecciones en simulador y en vuelo”, señaló que vale aclarar que los exámenes, tanto psicofisiológicos, como de aptitud para volar, eran de carácter aptitudinales; que en el caso de las licencias, la empresa una vez que el postulante se hallaba en condiciones, conforme lo determinaran los instructores de LAPA, se peticionaba sus examen; que estos extremos fueron relatados por la mayoría de los inspectores de Fuerza Aérea que los realizaron; que una vez arribados al simulador, y siempre

acompañados por su instructor, se realizaban los diferentes turnos de operación, una vez compulsada la documentación pertinente actualizada; que luego, a través del instructor, el inspector indicaba las contingencias que debía superar el examinado y se cumplían adecuadamente. Que de dichos exámenes se dejaba constancia en una planilla que contenía casi en todos los casos, observaciones propias de la operación, resultando casi imposible que no las hubiera, lo que determinaba la aptitud del piloto, si aprobaba o no, para luego retornar al país y luego de ello, se presentaba nuevamente al piloto, para realizar un examen en vuelo, adjudicando la empresa una ruta al efecto, cumpliendo dicho examen de ese modo, siempre mediando la intervención del instructor de la empresa, retornando a la base de inicio, y proveyendo luego el inspector la aprobación de dicho examen.

Que en este punto, es dable aclarar que el examen sólo expresaba en su calificación la aptitud, como piloto, dentro de un standard, y no colocarle una nota; y en este caso, pone de resalto que tanto Weigel como Etcheverry pasaron satisfactoriamente dichos exámenes. Agregó que la sojuzgada baja performance de Weigel, no puede ser adjetivada como un inconveniente para el vuelo; que contrariamente a ello se puede decir que para obtener un título profesional hace falta aprobar cierta cantidad de materias, pero el promedio mayor de personas se recibe igual que el que tiene cuatro de nota, es decir que reciben el mismo título, y en la aviación ocurre lo mismo, por ello es una falacia considerar que Weigel y Etcheverry no podían volar juntos por sus calidades de estándar.

Que en cuanto al sistema de promoción, una vez aprobado en simulador y en vuelo, se interpreta que el piloto debe recorrer todas las rutas de la empresa volando, para luego ser designado o promovido, lo que escapa al accionar de Fuerza Aérea. Añadió que esas aprobaciones eran realizadas por un inspector designado, en la mayoría de los casos, antes de arribar Peterson a dicha Dirección, los que a su vez dependían jerárquicamente de un Jefe de Departamento, que a su vez dependía de Peterson, como segunda instancia hacia arriba, por lo que se interpreta también que la acusación reviste el carácter de imputación funcional, ya que si alguna persona cometió una acción prohibida, éste seguramente fue el inspector que los aprobó, pero nunca el director, lo que

solicita sea tenido especialmente en cuenta, ya que contrariamente a lo dicho, el inspector fue sobreseído en estas actuaciones, su jefe de departamento ni siquiera llamado a indagatoria y el Director de Habilitaciones, aquí, entre nosotros, lo que importa un verdadero dislate jurídico.

Luego se refirió a los exámenes psicofísicos, manifestando que a efectos de una debida hilación, habrá de detallar el modo en que se realizaban los mismos, los fines perseguidos por ellos y el grado de responsabilidad de los examinantes, para deslindar desde ahora toda responsabilidad en el evento de Diego Alfonso Lentino.

Así, manifestó que después de recorrer los diferentes boxes de especialidades médicas, clínicas, oftalmológicas, odontológicas, de rayos, otorrinolaringológicas y psicológicas, se pasa al psiquiatra, quien dictamina en definitiva e informa si el sometido al control resulta apto o inepto, pero no se realiza una entrevista psicológica, ya que los psicólogos toman y evalúan los tests e informan su resultado al psiquiatra; en cuanto a los cuatro test básicos en general, con la realización de dos pruebas, resultan suficientes a los fines de determinar el grado de aptitud; que la entrevista con el psiquiatra se realiza siempre, registrándose explícitamente en el legajo la aptitud o ineptitud considerada por el profesional actuante, siendo los test realizados elementos auxiliares para la evaluación por parte del psiquiatra.

Que también habrá de considerarse, contrariamente a lo informado que el informe final practicado es de aptitud lato, declarando que se halla el examinado en condición de Apto o inepto, pero no concretando otra valoración, puesto que ello cambiaría el sentido de su realización. Que en relación a la fecha de realización, la misma siempre consta en el encabezado del legajo; de igual manera también, siempre consta la firma del psiquiatra evaluador (que es quien determina la aptitud), realizándose siempre, sin excepciones, la correspondiente entrevista, configurándose los tests requeridos en elementos de ayuda para su concreción y posterior evaluación. Que en el caso del legajo, el mismo posee los espacios adecuados para el informe de aptitud, y es similar al que se utiliza en otros países del primer mundo (USA, Europa y países vecinos).

Añadió que la normativa vigente de la OACI, no prevé ni especifica qué tipo de exámenes psicológicos o psiquiátricos deben realizarse, y

tal como se aprecia de las sucesivas declaraciones de las peritos que declararon, nunca se citó una norma violada, apoyando sus dichos.

Que de hecho, en USA no hay test psicológicos ni entrevistas psiquiátricas de rutina, sólo se realiza una entrevista con un médico especialista en medicina aeronáutica, definiendo la aptitud con un método menos riguroso al ejercitado en nuestro país. Que en este sentido, cabe remitirse a lo preceptuado por el RAG 24, que contiene las normas legales exigidas y que debe cumplir un piloto para ser declarado como apto; de este modo, el INMAE, por intermedio de su Gabinete específico de Aptitud Psicofísica, examina a los postulantes y excluye a los que, a criterio de los profesionales especialistas en Medicina Aeronáutica, padecen patologías, vicios inveterados, desequilibrios psíquicos que comprometan la función y las constituciones disarmónicas.

Manifestó que existe en este sentido una lista básica de patologías excluyentes, que en principio resultarían las más comunes; que no obstante se formula la salvedad de que no se invalida con ello la contemplación de otras patologías más complejas pero igualmente invalidantes, que también se realizan habitualmente en el instituto.

Señaló que el causante, al ser examinado sin el legajo personal, proporciona una percepción cierta, porque cada vez que concurre al Gabinete lo hace como si fuera la primera vez, y ello se realiza en principio para evitar preconceptos. Que a los fines de graficar adecuadamente el aserto, cada examen es una “fotografía” que se tiene del piloto tomada periódicamente y que sirve de base para la comparación cuando denota alguna variación disvaliosa del resultado, con lo cual se exacerban los posteriores estudios para obtener una visión completa de la aptitud o no del postulante. Que en orden a lo expresado, el informe labrado establece una aptitud psicofísica, y ello lo diferencia de una historia clínica asistencial, tal como han erróneamente interpretado las peritos citadas a declarar.

Refirió que en todos los casos el psiquiatra realiza la entrevista luego de la evaluación psicológica (por intermedio de los test), y si bien no es de fundamental importancia, los puede observar antes de su entrevista en cuanto a su actitud, presentación, etc. (la prosopografía), tomando así una primera impresión del individuo. Que no se trata de un psicodiagnóstico, ni permite la

recomendación de un determinado tratamiento, se evalúa taxativamente sí el postulante es apto o no para la licencia que le corresponda. Que como los tests son para determinar aptitud y no son asistenciales (diagnósticos, pronósticos y terapéuticos), no requieren supervisión personalizada, con lo cual los prestados en el INMAE son correctos y dentro de la normativa vigente en la materia. Que en el caso de la entrevista psiquiátrica, cuya duración promedio es de unos 10 minutos, es completa y suficiente, y así lo demuestra la experiencia adquirida con el correr de los años, y no se ha desvirtuado que así sea ni con bibliografía o exámenes de experiencia.

Expresó que los resultados de los tests previos sirven como orientación al psiquiatra, que de esa manera puede dirigir y encaminar la entrevista, exaltando aquellos aspectos que considere necesarios para un mejor desarrollo y conocimiento de la aptitud que luego consagrará, y es por ello que no es posible aceptar que existan controversias en el seno del INMAE

Reiteró que se evalúa sin preconceptos, se examina al actor valorando su estado actual, y si en esa evaluación psicológica o psiquiátrica se encuentran causales de ineptitud, las mismas constan en el legajo, lo mismo que las que consignan los médicos evaluadores de otras especialidades. Que de igual modo, hay que consignar que las “enfermedades episódicas” son causales de ineptitud temporal hasta que en nuevas evaluaciones hayan cesado las mismas. Que tales enfermedades pueden ser detectadas en el momento del examen o haberse producido en el intervalo entre dos exámenes, lo cual debe ser informado al INMAE por el causante o la empresa en la cual presta sus servicios.

Explicó que para cumplimentar lo antes expuesto, el causante realiza una Declaración Jurada de las enfermedades que padeció desde su último Examen Aptitudinal hasta esa fecha, y en este sentido deberá tenerse presente que la simulación o disimulación son propias de los actores, quienes están de algún modo protegiendo su fuente de trabajo, claro está que de una forma mal entendida, pero de imposible comprobación por parte del Instituto o de cualquier examinador, por más avezado que fuera.

Dijo que en cuanto a los legajos, los mismos son accesibles a cualquier profesional que los requiera, habiendo demostrado esta modalidad de trabajo durante tantos años, una máxima discreción en el manejo de la

información por parte de los técnicos y profesionales. Que hay que consignar también que no es función específica del INMAE la de realizar indicaciones profesionales; que ello no está reglamentado en ningún plexo normativo, por lo que resulta entonces discrecional de cada organización, por eso también es dable establecer que dicho Instituto no es un centro de diagnóstico y tratamiento, cuestiones reservadas a los departamentos médicos de las empresas que los presentan para la realización de los test aptitudinales.

En cuanto a las técnicas que se utilizan en el INMAE, sostuvo que analizadas en forma inequívoca, se emplean con un grado que va de menor a mayor complejidad y especificidad, de acuerdo a lo necesario para cada individuo examinado; además que siempre existe la Evaluación Psiquiátrica de la cual sólo se registra el resultado de aptitud.

Respecto a la aptitud fisiológica, es apreciada por el médico aeronáutico, el que tiene un acercamiento específico hacia la selección y atención de los pilotos, que es diferente de la atención médica convencional, que se basa fundamentalmente en el mantenimiento de la salud. Que el médico psiquiatra aeronáutico evalúa la adecuación de las defensas psicológicas ante la ansiedad que provoca el peligro inherente al vuelo y sobre esta base, decide cuándo suspender y cuándo permitirle al piloto volver a volar.

Acerca de la aptitud psicológica, mencionó que concierne a las esferas cognitivas y psicomotrices que permiten al piloto adaptarse a situaciones nuevas, controlar sus emociones, ajustarse a consignas estrictas, estar siempre disponible a los cambios bruscos que el medio ambiente en el que desarrolla su tarea le exija y saber tomar distancia sobre los acontecimientos conflictivos; aclarando por último, que volar es una actividad compleja y requiere un nivel normal de inteligencia.

Adujo que en los criterios de selección se consideran tanto la motivación como la aptitud psicofisiológica; que la motivación es la fuerza psíquica o energía que mueve a una persona para satisfacer un anhelo o deseo o lograr un objetivo, e integra dos aspectos: el emocional y el cognitivo. Que junto con la motivación, es necesario investigar en el piloto una característica neuropsicológica que es la destreza para pilotear el avión; que esto implica una organización muy afinada de los datos perceptivos, destreza para atender

selectivamente a diversos estímulos importantes y para desechar aquellos que evalúe como no esenciales y, también, la habilidad para razonar con rapidez y claridad, especialmente cuando se halla bajo un estrés agudo; que la aplicación de la destreza para volar debe ser flexible, rápida, decisiva y correcta; esta habilidad requiere un sistema nervioso central libre de heridas o dolencias significativas.

Expresó que el Departamento Investigaciones del INMAE, desarrolla test psicológicos computarizados que mensuran dichas habilidades, concretando acabadamente el fin legal encomendado, y por ello no es posible desestimar su labor, basado en pautas de opinión que no conllevan necesariamente un apoyo científico, tal como se ha realizado sucesivamente en este juicio, tanto en la faz escrita como testifical.

Agregó que el objetivo del examen psicofisiológico es detectar en forma preventiva los indicadores de la presencia de un trastorno que implique riesgo de descontrol y descompensación de la estructura física y psíquica, que invaliden la confiabilidad del piloto como agente de seguridad en vuelo, y con ese objetivo el INMAE cumple acabadamente.

Acerca de las características del examen, a los efectos de una correcta valoración y ponderación de la tarea realizada por el INMAE, mencionó que hay que establecer las siguientes pautas: Se trata de un examen preventivo y no diagnóstico; el piloto no es un “paciente”, es un candidato a un puesto laboral; el estudio de los signos y síntomas (semiología aeronáutica) que presenta un piloto en el examen psicofisiológico sólo puede encararse desde una óptica descriptiva y puramente fenomenológica. Que un sistema de prevención, por más exhaustivo que se presente, no puede indagar en la vida privada del candidato en contra de su voluntad; no se cuenta con una anamnesis en la que estén relatados la historia infantil, los antecedentes hereditarios y familiares; el examen se reduce a las circunstancias presentes y al “estado actual” psicofisiológico del piloto.

Que partiendo del principio que los candidatos son, en su gran mayoría, sujetos normales, las conductas anómalas que el piloto busca ocultar o disimular, a menudo están bien compensadas por el carácter, o por núcleos patológicos enquistados en el inconsciente, por medio de mecanismos defensivos

muy vigorosos, que impiden su acceso a la conciencia y, en consecuencia no son detectables por los test que evalúan el funcionamiento cognitivo. Que esto sólo puede ser revelado con técnicas proyectivas en un examen en profundidad y con fines diagnósticos; que la simulación y la disimulación son mecanismos con los que debemos contar en el ámbito de selección laboral. Que no es legal ni lícito, introducirse en la vida personal (matrimonio, situaciones económicas, relaciones con los hijos, familiares, amistades, etc.), buscando detectar alguna anomalía relacional, si el piloto no ha demandado explícitamente este tipo de examen. Que no es posible realizar un examen profundo de su inconsciente, que implica una indagación sobre su historia infantil y acerca de las motivaciones de vuelo, con el objetivo de encontrar posibles patologías, puesto que no es un examen psicodiagnóstico.

Trató entonces el tema de la relación médico-piloto, identificándola como de perseguidor-perseguido, y señaló que:

a.- El piloto se siente amenazado por el poder del médico aeronáutico respecto de la continuidad de su carrera. Teme que lo “bajen de vuelo” e intenta mostrarse en perfecta salud.

b.- El médico se siente amenazado ante la posibilidad de dejar pasar, de una manera involuntaria o inadvertida, algún síntoma o signo de una patología incipiente. Al mismo tiempo no quiere arruinarle la carrera al candidato.

Refirió que la disparidad de estos puntos de vistas estructuran una relación basada en un profundo malentendido cuyas consecuencias son:

1- el piloto se muestra reacio a dar información sobre sus problemas psicofisiológicos, desarrollando los mecanismos de disimulación y ocultamiento sistemáticos de sus malestares somáticos y psíquicos.

2- El médico se propone como objetivo de su tarea lograr un examen exhaustivo del piloto, único medio para garantizar la seguridad de vuelo y preservar la salud del mismo.

3- El silencio del piloto conspira contra este objetivo. El piloto debería tomar conciencia que comunicando al médico estos signos incipientes de una alteración más profunda, podría mejorar su rendimiento y contribuir a su seguridad y a la de los otros. Estos signos precoces detectados a tiempo, pueden

impedir una catástrofe, siempre y cuando se le permita al médico acceder a dicho conocimiento previo.

4- Para el médico, el principal obstáculo es el siguiente: nadie puede estudiar el psiquismo de un individuo sin invadir su privacidad, sin que medie una demanda explícita de parte del sujeto que va a ser examinado.

Señaló que, no obstante lo dicho, deja constancia que el Gabinete psicológico tiene pautado el tipo de batería que se usa para los APPA (Alumnos Pilotos), para los TLA, Comercial de 1^a, para los IV (Instructores de Vuelo) y para los cambios de licencia, atendiendo precisamente, a los objetivos previstos para cada uno de estos grupos.

Señalando finalmente que ninguna técnica psicológica produce aprendizaje o acostumbramiento, y que estos parámetros se han reafirmado en su validez, a partir del empleo de la siguiente bibliografía: Leitmann Patt, Hugo O. *Psiquiatría Aeronáutica sistémica*, Ediciones Kargieman, Buenos Aires, 1985; Leitmann Patt H.O., Sager L., Alonso M. y otros. *CRM. Una filosofía operacional* editado por Sociedad Interamericana de Psicología Aeronáutica, Buenos Aires, 1997; Jones D., Katchen M., Patterson J., *Fundamentals of Aerospace Medicine*, Editorial Roy L. De Hart, segunda edición, EE.UU. 1996.

Por otro lado, y respecto a las calificaciones, estimó que dichas acciones le competen a la empresa, quienes someten a exámenes a sus pilotos.

Prosiguiendo con las imputaciones de la querrela, y sobre la importancia que le asigna al ítem de las observaciones, vale recrear que en todos los exámenes en simulador o en vuelo, se realizan las mismas de manera habitual.

Acerca de las inspecciones de vuelo, expresó que este extremo se relaciona con el accionar de la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas y que expresó la querrela que: “Sabemos que un requisito ineludible para que un piloto saliera a volar, era ser habilitado por el Comando de Regiones Aéreas. Señalemos, pues, algunas características de las inspecciones de vuelo que realizaba el cuerpo de oficiales que revestía en la Dirección de Habilitaciones. Ha quedado demostrado que no era un requisito de los inspectores estar habilitados en el avión que debían inspeccionar (cfr. Baigorri; Castiella López; Túñez; Fortuny; Delgado; Sarli; Fernando Luna); en todo caso, podía ser una

inquietud de cada inspector perfeccionarse con los manuales de la aeronave. En su indagatoria del 29 de abril de 2009 Peterson intentó justificar esta falencia señalando que los inspectores no tienen que estar habilitados para volar dado que no vuelan; de lo contrario, el Estado tendría que formar una empresa paralela para poder cumplir con su función. Tampoco había un sistema de rotaciones entre los inspectores y las aerolíneas ante las que realizaban su tarea de control; por el contrario, había ciertos inspectores que se encontraban abocados a una determinada línea aérea (cfr. Castiella López; Luna). Esa práctica favorece la corrupción; máxime cuando varios inspectores pasaron a revistar, luego, como personal de LAPA (cfr. Baigorri)”.

Sostuvo el Dr. Babington que todo lo antedicho, como elemento cargoso, no llega a erigirse como tal, toda vez que no existe infracción alguna en el nombramiento, anterior a la gestión de Peterson, quien no contaba con los medios para hacerlo, ni con la capacidad legal que ello implica; y luego no se interpreta cómo se exige a los inspectores una calidad que nunca fue exigida a los peritos que juzgan su accionar.

En cuanto a la programación de tripulaciones, dijo que es otra situación ajena a la Fuerza Aérea.

Refiriéndose al legajo profesional de Gustavo Weigel, ubicado en la empresa, comenzó mencionando que Weigel pasó la inspección de la Fuerza Aérea, a cargo de Juan Antonio Fortuny, y fue rehabilitado en su licencia de copiloto de SF-340, aunque se lo obligó a ser inspeccionado por la autoridad de contralor en el siguiente recurrent de simulador, instancia no exigida por la reglamentación. Que no obstante su rehabilitación, Fortuny dijo aquí que lo había notado muy “inseguro” y, en este caso, el inspector obró en todo de acuerdo con la ley. Así es que: “Weigel es sometido a inspección de la Fuerza Aérea en simulador el 16 de mayo de 1994, un mes más tarde de concluir su instrucción; ¿quizás para repasar sus conocimientos? No lo sabemos”. Estimó que no obstante lo dicho, en nada agrega una situación cargosa, más teniendo en cuenta que ocurrió cinco años antes del accidente. Agregó que en el examen nuevamente rendido ante el inspector Fortuny, se le realizan observaciones, y esta situación escapa al reproche de Peterson, quien no estaba a cargo de los inspectores en el año 1994.

En cuanto a la instrucción adicional en vuelo de Weigel, dijo que, como en los ítems anteriores, no compete a la Fuerza Aérea dicha tarea.

Por otro lado, la instrucción en alarma de configuración roza la actuación de los inspectores, no obstante lo cual se consigna que era un ítem del simulador, no específico, pero integrado; aunque se señala que el manual de entrenamiento de Boeing sí lo consignaba, y era complementario del manual de operaciones.

Acerca de la instrucción de Weigel, reiteró que no fue habilitado en la época de Peterson, por lo que no formulará ninguna consideración al respecto.

Sobre el accionar de Fuerza Aérea respecto a la designación de Etcheverry, vale recrear que "... el 20 de octubre de 1998 el Jefe de la Región Aérea Noroeste del Comando de Regiones Aéreas le impuso una sanción por un hecho ocurrido el 3 de mayo de ese año: Etcheverry había aterrizado en un aeródromo fuera de su horario de operación, sin planificar correctamente su vuelo. En los fundamentos de la sanción, el funcionario señaló que la pista carecía de balizamiento, y que su operación había sido 'riesgosa y temeraria'. Luego fue inspeccionado en simulador por el comodoro Rodolfo Muñoz durante la última lección, y resultó aprobado", no hallándose en tela de juicio la probidad de dicho inspector, que contaba con el curso sobre el avión examinado, y luego el mismo lo aprobó en vuelo.

Que además es Fabián Chionetti quien suscribe la designación de Etcheverry como copiloto de Boeing 737-200 en la comunicación dirigida a la Dirección Nacional de Transporte Aerocomercial el 11 de enero de 1999, solicitando la afectación de Etcheverry en esa función, que se produce al día siguiente. Que esta situación planteada, evidencia que esa Dirección Nacional también era otra autoridad de contralor, aceptada por la querrela, pero que nunca fue citada a responder por su obligación en los controles.

Acerca del seguimiento de Gustavo Weigel y de Luis Etcheverry que hizo el INMAE, que es el órgano del Estado que otorga, precisamente, la habilitación psicofísica de los pilotos, señaló que Weigel había renovado su aptitud psicofisiológica el 31 de marzo de 1999, y Etcheverry el 30 de abril de 1999.

Sostuvo que no se ha descripto cuál era la obligación no cumplida por Diego Lentino, ello a partir del análisis de los diferentes estamentos que componen dicho Instituto, que existe un jefe de gabinete psicofisiológico por debajo suyo, que a la vez posee un Departamento por encima, y que nunca el Dr. Lentino procedió a examinar a ningún piloto.

Acerca de los registros inexistentes, dijo que no corresponde legalmente que se labren por escrito por tratarse de evitar preconceptos y que el examen sea lo espontáneo, recordando que se evaluaba al piloto en ese momento y se determinaba su aptitud o no, dada la naturaleza de los exámenes. Se preguntó en qué hubiera modificado la situación que de que ello ocurriera, como exige la licenciada Dora Greif, si al momento del examen, tanto Weigel como Etcheverry estaban aptos, dentro de los parámetros normales que exige la ciencia psiquiátrica y psicológica.

Señaló que así prosigue la querrela analizando los dichos de Ivana Kitic al expresar que “la entrevista es el paso previo e infaltable que permitirá al profesional recabar información y datos que permitan la planificación del test e interpretación posterior para evaluar con mayor precisión y de manera más integral al entrevistado (...) La falta de entrevistas, como en este caso, invalida cualquier aproximación posterior de otro profesional para evaluar este material.” Adujo el Dr. Babington que olvida la experta que los tests a que eran sometidos, eran previos a llegar a la entrevista definitiva del psiquiatra, evaluados por las psicólogas del gabinete, quienes informaban cada uno al profesional médico. Que no obstante, lo sorprendente para la Querrela de este procedimiento, no es siquiera aproximado a denunciar un incumplimiento formal a una manda obligatoria, que por supuesto no existe como tal.

Sobre la escasa cantidad de profesionales que realizaban estas entrevistas, refirió que, según señaló en este debate el Jefe del Departamento Aptitud del INMAE, doctor Gugliotta, “...para el año 1998, cuando él se retiró del organismo, había un solo psiquiatra que realizaba estas entrevistas... la cantidad de pilotos que se agolpaban para mantener esta entrevista...”; y por ello señaló “que eran muy cortas”. Que lo cierto es que no expresó en modo alguno que fueran ineficaces, materia que se juzga en este juicio, por ello, no debe el imputado generar la convicción que persigue el acuse, sino estaríamos en

presencia de una inversión en la carga probatoria, temperamento prohibido en nuestra legislación vigente.

Que se ha dicho también que “En el mismo sentido, la Dra. Santamaría –psiquiatra del INMAE- afirmó ante el Tribunal que ella atendía entre 50 y 90 pilotos por día”.

Que en segundo lugar, la perito Cabello Podestá señala que aún cuando los pilotos concurrían a evaluarse semestralmente, los tests psicológicos eran administrados una vez por año. Que en el caso de Weigel, según surge del legajo y coinciden todas las peritos, se le realizó el test de Bender en cada ocasión que concurrió al INMAE, combinado con algunos de los siguientes: test de frases incompletas, cuestionario desiderativo, y test de la figura humana. Adujo el defensor que esta situación, en modo alguno conculca una norma, ni se ha demostrado que fueran ineficaces, por lo que en el peor de los casos, la duda le favorece a su pupilo.

Que además, la licenciada Kitic se ocupó de analizar cada chequeo de los pilotos Weigel y Etcheverry, y pudo determinar que en el caso de Weigel 16 chequeos no tenían ningún tipo de registro, mientras que de los 11 restantes, 7 de ellos se habían pasado con un solo test, y los otros 4 con dos. Que en el caso de Etcheverry, 3 chequeos no tenían ningún tipo de registro, y de los 12 restantes, 7 se hicieron sobre la base de 2 tests y 5 sobre la base de uno solo. En este punto, dijo el Dr. Babington que faltó determinar una vez más la ineficacia o fallas que evidenciaran los mismos.

Que a su tiempo, Cabello Podestá concluye que estos tests “no conforman una batería psicológica básica porque sólo se administraron tests proyectivos. No se observan tests de inteligencia, ni de aptitudes, ni específicos. El test más pertinente entre los que figuran para este tipo de estudio es el de Bender, pero si bien es necesario no es suficiente”. Que también señala la nombrada, en cuanto a la administración de los tests, serios y muy evidentes defectos; que en algunos casos, inclusive, los tests fueron autoadministrados por los mismos pilotos; en otros las tarjetas aparecen analizadas en forma invertida; no hay registro del comportamiento y la conducta de los examinados. Por todo ello considera que “la interpretación queda muy restringida en sus resultados.” Alegó el defensor que no obstante lo restringido de sus resultados, no alcanza en

este estadio para tener por cierta su ineficacia, o que hubieran sido administrados fuera de la manda legal, por lo que no pueden ser tomados como elementos de cargo para fundar el dolo exigido por el art. 190 del Código Penal, lo que así solicita sea considerado a la hora de decidir en definitiva.

Prosiguiendo y respecto de la rotación de las figuras reflejada en algunos tests realizados por Weigel, Kitic fue contundente: “sería signo de encontrarnos frente a una perturbación en la orientación espacial lo que indicaría la posible presencia de lesiones orgánicas o la presencia de trastornos graves o severos. Estas distorsiones representan la pérdida del control del yo y por lo tanto son severas y serían significativas de peculiaridades individuales de carácter y trastornos.” Que por último, de la propia potencialidad de los extremos analizados, surge con claridad la posibilidad de que los resultados no fueran los únicos a los que arriba la testigo.

Que finalmente, se hace luz a todo lo que viene expresando, de los propios dichos de la experta, al decirse que Kitic señala la imposibilidad de dar un diagnóstico definitivo debido a la deficiente administración de las herramientas porque “...las irregularidades que presentan los tests realizados, y la carencia de un proceso adecuado transforman los datos significativos en insuficientes. Por ejemplo podemos ver que algunas administraciones están firmadas por auxiliares de la sección psicología (categoría ésta desconocida dentro de la carrera de psicología). No queda claro si además de realizar la toma también la evalúan. O si sólo lo toman y la evaluación la realiza el profesional. Siendo así ¿por qué no figura la firma del profesional?”.

Sostuvo aquí que estas expresiones definen la falta de certeza apodíctica de su contenido, y conforme las reglas del debido proceso legal, se deberá estar a lo que sea más favorable al imputado, en ausencia de otras opiniones fundadas en métodos científicos de comprobación, mereciendo todas estas conclusiones, meras afirmaciones dogmáticas, que sucumben ante la certeza que debe gobernar, sin otra posibilidad, esta etapa del proceso.

Que lo mismo ocurre con la siguiente expresión del acuse: “En relación al mismo tema, la perito Dora Greif dirá que no hay constancias de consignas para la realización de los tests, modalidad de desarrollo, tiempo empleado, disposición del examinado, registro de su actitud”, y resulta evidente

que esta falta de datos, en nada modifican la opinión del psiquiatra, que finalmente da la aptitud, al que por una razón de incumbencias no están las psicólogas citadas en capacidad de analizar; que en tal caso, debieron proponer como peritos a médicos psiquiatras, que determinaran, conforme la manda legal, la procedencia o no de las aptitudes otorgadas, temperamento no adoptado que no puede ahora alzarse contra los imputados, por inactividad de la acusación.

Que para finalizar, concluye la perito Cabello Podestá, en el análisis tanto del legajo de Weigel como en el de Etcheverry, que “los parámetros utilizados en los exámenes no resultan claros, ni se mantienen dentro de una metodología estable”, calificándolos de “no útiles” para cumplir el propósito que tenían; pero aquí, lo que ha olvidado la experta es consignar cómo sería lo que manda la ley para realizar, su modo de concreción y las obligaciones legales incumplidas por llevar a cabo el procedimiento que postula, reiterando que no es dable aceptar que un psicólogo juzgue lo dispuesto por un médico psiquiatra, simplemente por la falta de equivalencias en el arte en que se desempeñan.

Agregó que, sobre el efecto aprendizaje citado por Kitic, ignora la licenciada que el tiempo que media entre un examen y otro, como el estado de ánimo de cada momento, diferente, evitan dicho acostumbramiento, es más, menosprecia una vez más la entrevista con el Psiquiatra, que es en definitiva quien otorga la aptitud.

Que en tercer lugar, tampoco hay constancias de informes psicológicos, “en los que cada técnica o batería psicológica debe concluir” –cfr. Informe Cabello Podestá-. Adujo el Dr. Babington que la experta no ha reparado que la falta de constancia no impone la falta de realización de una tarea, que ha quedado clara, referida al informe que sus pares, las psicólogas, entregaban in voce al psiquiatra.

Expresó que a modo de conclusión, resulta liminar lo señalado por la licenciada Kitic en relación a la actividad desarrollada por el INMAE en relación a los pilotos Weigel y Etcheverry: “no han sido ni útiles ni suficientes a los fines para los que han sido implementados porque las condiciones teórico-prácticas necesarias para una evaluación psicodiagnóstica mediante su elección y administración fue insuficiente por lo que relativiza la validez y confiabilidad de

estos estudios. Esto afecta la específica función de evaluar las condiciones psicológicas de los examinados en resguardo de su tarea y normas de seguridad respecto de sus propias vidas y la ajena”.

Señaló el defensor que la relatividad no implica la negación de su validez; y que la experta hubiera procedido de otro modo en caso de ser jefe del gabinete correspondiente, en concordancia con la ley que regiría su actuación, es posible, pero en modo alguno se ha determinado que verdaderamente estos exámenes aptitudinales fueran inválidos como se postula y fundamentalmente, no consignan el modo de arribar a una conclusión que permita determinar que el accionar del INMAE se verifica fuera de los parámetros que la ley impone, ni se ha citado, como tampoco lo ha hecho la fiscalía, un incumplimiento puntual que haga acreedor a su defendido a una sanción punitiva, tal como la que se propone, por lo que interpreta que el único temperamento posible frente a lo que toma como una digresión, es desincriminante y procederá con la libre absolución de quien fuera el Director del INMAE al momento del accidente.

Volviendo a lo dicho acerca del tema de los test realizados por el instituto, sobre el Test Rorschardt, de complejísima estructura “(...), se dice que sólo se toma dos veces...” sin reparar en que una vez seleccionados, las aptitudes de los pilotos hacia el vuelo pueden variar. De allí que no sea necesario cambiar de técnicas todos los años, puesto que el rendimiento de un test depende del estado psicofisiológico del piloto en “ese momento” preciso. Si alguna función cognitiva (memoria, atención, organización visomotora) falla, el piloto no podrá recurrir a su memoria, por ejemplo, para realizar el test de Bender correctamente, puesto que es precisamente la memoria la que presenta un déficit. Que, en resumen, ninguna técnica psicológica produce aprendizaje o acostumbramiento. Que no se pierden de vista las interacciones del sujeto con el medio, sólo que no se incluye en el examen; “la cultura profesional”, el “sistema biológico” y el “sistema conductual” son evaluados efectivamente en términos de salud y de seguridad en el desempeño. Que no se deduce forzosamente que si se utilizan técnicas básicas, éstas sean inútiles o insuficientes. La utilidad de una técnica y su suficiencia, está dada por su fundamentación teórica, su estandarización estadística y la eficacia probada por la experiencia. Que una o dos técnicas bien fundadas son tan útiles como una batería de cinco o seis test;

que no es el factor cuantitativo el que determina la utilidad y la eficacia de un test sino su aplicabilidad a determinados casos.

Finalmente, señaló que el testigo Piñeyro al declarar, consideró que los exámenes psicofísicos que le realizaran en el INMAE eran correctos, extremo éste que seguramente pasó inadvertido por el acuse, que ha citado tantas veces los dichos de este testigo, para forjar el reproche penal.

Respecto al ítem de “falta de supervisión psicológica por parte de LAPA”, indicó que estas circunstancias no atañen a esa defensa, no obstante que se basan en expresiones de profesionales que se han desempeñado cerca de las fechas del suceso en el INMAE, y que si sirven para alzar elementos cargosos, también debieron ser evaluados como idóneos, dentro de la estructura de dicho instituto, ya que no es posible considerarlos buenos para acusar y malos en sus desempeños en otro ámbito.

Acerca del perfil de personalidad de los pilotos del 3142, señaló que es dable considerar al respecto los dichos del terapeuta de Weigel, quien habló del estado de salud mental de su paciente, y que por su personalidad, tal como lo reporta la JIAAC se refleja como “muy probable su relación con el accidente”. Que esto explica el episodio hipomaniáco sufrido, que produjera el accidente. Y en punto a la potencialidad de los términos contenidos en las conclusiones de la perito Cabello Podestá, demuestran a las claras que su conclusión no es determinante.

En cuanto a Etcheverry, los pocos meses que trabajó en LAPA impiden tener un perfil de su personalidad.

Abordando las conclusiones de los informes periciales, recordó que dijo Prelooker: “las causas profundas del accidente trascienden el reducido ámbito de las capacidades personales de los miembros de esta tripulación...”. Que coincide con esta aproximación el perito Alejandro López Camelo, quien desarrolló lo que, a su criterio, fueron las condiciones latentes.... y se expide sobre supuestos incumplimientos realizados en el ámbito del Comando de Regiones Aéreas, lo que de manera global exime de responsabilidad a Peterson, y que ya fueran abordados por esa defensa. Esgrimió que el perito Helmreich no agrega ningún elemento de cargo a esa parte.

Sostuvo que, tomando las propias palabras de la querrela, vemos que en este caso, respecto de sus defendidos, no basta la causación ni siquiera mediante la creación de un riesgo adecuado si la administración de ese riesgo no es asunto del autor.

Que en concreto, el autor tiene que administrar el riesgo adecuado para causar el resultado; ello se adecua perfectamente a las acciones que se tienen por cumplidas por parte de Carlos Damián Peterson y Diego Alfonso Lentino, y que esa parte ha demostrado acabadamente que no son tales, y ni siquiera son eficientes para acreditar una participación criminal en los hechos, conforme las reglas del art. 45 del Código Penal, y mucho menos para que respondan por aplicación del art. 190 del mismo digesto normativo.

Manifestó que por lo antedicho, no es posible, como lo hace la querrela, tomar en cuenta para ello, respecto de sus asistidos, no sólo la tremenda tragedia ocasionada, sino también y principalmente, el pesado disvalor de las acciones y omisiones descriptas y su desprecio por las normas.

Alegó que el art. 190 del Código Penal, pena al “que a sabiendas ejecutare cualquier acto que ponga en peligro la seguridad de...una aeronave”. Mencionó que, como bien señala Donna la justificación de este Capítulo tiene que ver con el progreso de los medios de transporte y comunicaciones, en cuanto existe un interés diverso del privado, en cuanto es la comunidad toda la que tiene interés en ellos. Que la tutela recae sobre los servicios que tienen carácter social, que están destinados a la utilidad de la comunidad, para protegerlos de las acciones que puedan generar peligro común. Que es ese peligro común el que fundamenta la punibilidad; al decir de Donna, lo que está en juego es la vulnerabilidad de ciertos medios “cuya sola puesta en peligro representa un mal de suma gravedad, porque los riesgos son muy probables y abarcan casi invariablemente a gran número de personas y bienes ...”.

Que debe tomarse en cuenta que la tutela se endereza a la seguridad en los medios de transporte naval y aéreo, ya que resultan más vulnerables que el transporte terrestre; claro está que no se persigue la preservación de la regularidad, ni la calidad del servicio, sólo la seguridad de las personas y los bienes, tanto transportados como externos al medio. Que tal es la figura básica y luego se fijan las agravantes para el supuesto de que el hecho

originare desastre aereo y/o lesiones o muertes, que según el acuse particular no le comprenden a sus asistidos.

Que así, expresa de una manera incorroborada que “...Entre el acto peligroso, el desastre y la lesión o muerte, debe haber relación de causalidad” y aclara el citado “...que tales resultados cualificantes, son a su juicio, preterintencionales” (ver op, cit, pág. 82. Cfr. también Fontán Balestra, ver Trat. de Derecho Penal, Tomo VI, pág. 290); de lo que se puede colegir sin esfuerzo que si hay preterintencionalidad, no hay dolo sino culpa, y la figura en trato es de dolo específico, por lo que se encierra una severa contradicción con el resultado final que postula.

Señaló que por su parte, Creus nos habla de que la acción típica del art. 190 C.P. puede consistir en una acción o en una omisión.

Que en cuanto al tipo objetivo refiere que el acto o la omisión pueden recaer directamente sobre el medio mismo, buque o aeronave, daños en su estructura o sistema de mandos, o volar sin aviso en corredores aéreos reconocidos, sobre el personal, accesorios de seguridad, sobre los objetos transportados, sobre señalizaciones, etc. Que en lo subjetivo, debemos reconocer a Creus una posición más avanzada que sus predecesores, tratando de adecuar la interpretación del tipo a una política criminal que tienda a prevenir los desastres aéreos; que él dice: “El tipo contiene un elemento subjetivo: la ejecución del acto debe ser a sabiendas. Y este a sabiendas no es un elemento subjetivo volitivo sino cognoscitivo y requiere que el autor conozca el carácter peligroso del acto para la seguridad de la nave, aeronave..., pero no que a la vez desee crear ese peligro (no olvidemos que la acción no es propiamente la de crear el peligro, sino la de ejecutar el acto que crea el peligro); o sea, para que aparezca el elemento subjetivo típico, el agente debe conocer la naturaleza de su acto y conocer con certeza, su esquema causal con relación al peligro que puede crear....”.

Que para él vale aclarar que tanto Peterson como Lentino ignoraban estas situaciones apuntadas como concausales del suceso, toda vez que basándose en una relación de confianza de sus inspectores, dos niveles por debajo de Peterson o bien de los psiquiatras o psicólogos, también dos escalones más debajo de Lentino en la organización del INMAE, no les permitieron cumplir con los apodigmas del conocimiento y por ende, tampoco dar

cumplimiento al dolo exigido, de manera taxativa por la ley que se les intenta aplicar.

Sobre el tipo objetivo del art. 190 del C.P., dijo que esta regulación procede del Decreto-Ley 17.567 y la conducta del autor debe consistir en ejecutar cualquier acto que ponga en peligro la seguridad de los medios de transporte seleccionados, cosa que no se ha concretado por ninguno de sus asistidos. Que basta con avanzar con la articulación de la querrela, para determinar la incorrelación de su alegato al decir: “Al fundamentar exhaustivamente los jueces del Tribunal Oral N° 24 la causa ‘Chaban’, han realizado un “aggiornamiento” de estas ideas, que culmina con conclusiones iguales. Nos permitimos transcribir uno de sus párrafos escritos cuando se concluye en la constitucionalidad del trasvasamiento, cuando están presentes las condiciones requeridas, que no son otras que las reseñadas precedentemente. Y dijeron los Jueces: ‘Creemos que los supuestos en que es factible determinar una identidad estructural y valorativa entre la acción y la omisión a nivel de injusto típico, de acuerdo a los criterios rectores trazados por Gracia Martín, Rodríguez Mesa, Silva Sánchez y Schünemann, la comisión por omisión así restringida no es inconstitucional por resultar directamente subsumible en los tipos activos de la parte especial que se trate; y si esto es así, el castigo de este reducido número de omisiones no requiere en nuestro derecho positivo de la existencia de ninguna cláusula de equivalencia,...’

Que en conclusión, la concepción dominante afirma la existencia de comisión por omisión siempre que un garante, es decir, un sujeto que tenía un deber jurídico de evitar el resultado, no realiza la acción, que con certeza o con probabilidad rayana a la certidumbre, hubiera disminuido el peligro o evitado la producción de ese resultado.

Que frente a esta afirmación vale por ser aplicable a este caso, considerar que toda la afirmación sobre la viabilidad de aplicar el art. 190 del Código Penal, cae por sus propios argumentos, ya que a quienes no controlaron (funcionarios del Gobierno de la Ciudad) fueron condenadas por incumplimiento a los deberes de funcionario público, por lo que de ser aplicable, como postula, la solución propiciada se realizaría bajo los parámetros de la falta de congruencia,

entre la situación planteada y el antecedente que haría procedente una condena, lo que le impide proseguir con este análisis normativo.

Sostuvo que el acuse se expide sobre los funcionarios de LAPA, y han sostenido que se trata de un caso de autoría plural y que los imputados responden en calidad de autores directos cada uno individualmente, y si bien lo menciona como para un análisis disgregado, no se refiere a sus asistidos hasta este estadio.

Manifestó que a partir de los cargos impetrados en contra de Carlos Damián Peterson, Director de habilitaciones del Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina, a quien se lo ha considerado responsable de todas las tareas de inspección que recayeran sobre la empresa y sus pilotos a efectos de sus respectivas habilitaciones, lo expresado es una falacia, ya que la Dirección de Fomento y Habilitación, predecesora de la que tuviera a su cargo Peterson, se dedicaba al fomento de la actividad en aeroclubes, otorgaba licencias a los pilotos civiles, y habilitaba cuando eran presentados por instructores en la función de pilotos (por ejemplo piloto privado, piloto de planeador, piloto de multimotor hasta 5.700 kg y aeronaves tipo, helicópteros y habilitaba centros de capacitación); que luego con el cambio de denominación a Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas (1998) se dio impulso al seguimiento de la seguridad operacional, por lo tanto no era responsable de todas las tareas de inspección que recayeran sobre las empresas a los fines de su habilitación.

Que es dable recordar en este estadio, que quien habilita una empresa, así como su fiscalización es de responsabilidad de la Secretaría de Transporte Aero comercial, dependiente del Ministerio de Economía (con sus inspectores) y de la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad, en lo que hace al área técnica de aviones y mantenimiento (con sus inspectores), lo que comprendía la fiscalización del cumplimiento del régimen de vacaciones, dejando expresa constancia de que nunca fueron llamados a responder en este juicio, de una manera inexplicable, jurídica y procesalmente hablando.

Que así fue que el Decreto 671 fue originado por la Fuerza Aérea Argentina para completar la parte legal ausente hasta entonces y con el fin que los pilotos y las empresas se ajustaran y cumplimentaran debidamente este

extremo, dejando en claro que dicha obligación quedaba bajo su responsabilidad, en el orden enunciado.

Que por ello, y sin dejar de lado ninguna obligación legal, las inspecciones eran llevadas a cabo por ante el Departamento Inspecciones, que consistían en controlar que los pilotos se ajustaran a los tiempos máximos y mínimos de vacaciones dispuestos; no obstante ello, se realizaban inspecciones a las bases de operaciones, por el sistema de muestreos, pero nunca con el fin de tratar temas de índole laboral, que escapaban a su responsabilidad, habiendo confundido el acuse las deudas vacacionales, con los descansos mínimos contenidos en la ley.

Que dichos términos son inexistentes en la Jurisprudencia Aeronáutica (asimismo en el 9.2 ROATAC, Responsabilidades generales de un organismo de inspección, última parte, dice: “En el ejercicio de funciones, la inspección de la CAA no comparte ni restringe la responsabilidad directa del explotador, tanto en lo que atañe a la seguridad como a la observancia de los reglamentos y normas de operación estatales”). Que en adición a este tema se debe recordar que por el Código Aeronáutico cada comandante, al transformarse en funcionario del Estado, debe verificar que sus tripulantes no se encuentren con algún tipo de incumplimiento que afecte la seguridad y más sobre su propia persona, como máximo responsable de los vuelos ejecutados o a ejecutar.

Que asimismo, la fiscalización de la idoneidad técnica de los instructores de vuelo, no es competencia de la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas sino una responsabilidad exclusiva de las empresas.

Agregó que, en relación a la exigida aprobación de los manuales de vuelo de las empresas, existe un confundimiento sobre la obligación concreta; que el Manual aprobado por el Estado es el establecido en 11.1.1 del ROATAC; los manuales debían contener como mínimo los títulos fijados en el reglamento (El que aprobaba el manual de su empresa era el Gerente de Operaciones). Que luego, como ha expresado, se citan tres manuales en la acusación; que lo que debía aprobar la Fuerza Aérea eran las modificaciones impresas, bajo mayores standares y al momento del accidente; que existía un manual aprobado y otro en corrección, con lo cual se zanja la cuestión al respecto, que no importa incumplimiento alguno, o acaso se ha acreditado que el manual del año 1997, en

vigencia al momento del accidente tuviese deficiencias que haya agregado algún peligro o condición latente de inseguridad que coadyuvara al siniestro?, se pregunta.

Que por ello, no resulta oficioso para esa defensa que deba responder por omisiones en su desempeño que no fueron tales en relación a sus dependientes y ello se relaciona estrictamente con las posibilidades materiales y fácticas que la Fuerza Aérea Argentina le proporcionaba; por ello siguiendo los parámetros establecidos por el punto 9 del Documento 8335 de la OACI, tal como lo expresa en su preámbulo, primer párrafo, orientación detallada.....c) Exigir que las operaciones de transporte aéreo se desarrollen de conformidad con las condiciones que el Estado juzgue aplicables en aras de la seguridad, y hace consideración al Director de Aviación Civil, en ese caso el Comandante de Regiones Aéreas, no el Comodoro Peterson.

Que en este estado vale recordar que el documento 8335 contiene recomendaciones para ser cumplidas por los estados en la medida de lo posible, no contiene normas obligatorias, y en ese sentido se adecuó la Argentina, para contar con Inspectores con capacitación adecuada y en ese sentido habrán de analizarse aquéllos que lo hicieron con el piloto Weigel: Juan Fortuny y Fernando José Luna.

Que en relación a la habilitación de Weigel la misma se realizó en un período de tiempo que no le es imputable a su asistido Peterson, y por ello no debe responder. Que luego, respecto de Luna, nos encontramos con que si alguien cometió un delito pudo ser dicho inspector, pero el mismo fue sobreseído en esta causa, al igual que no fuera traído como imputado el Jefe del Departamento Inspecciones, lo que sí ocurrió con el Director del área, su asistido, lo que habla a las claras que se ha operado una desigualdad ante la ley, y lo que conduce inevitablemente a denunciar la arbitrariedad de su inclusión en el proceso, lo que solicita sea tenido especialmente en cuenta a la hora de decidir en definitiva.

Expresó que no obstante lo apuntado, los Inspectores que han pasado por estos estrados cumplían ampliamente, no sólo por sus currículum que demuestran sus condiciones, sino además que eran competentes como dice el punto 9.3.1, refiriéndose y detallando luego los puntos 9.3.2, 9.4, 9.4.1, 9.4.3,

9.4.4, 9.5, 9.5.3, 9.6; señalando que puede observarse a lo largo de la lectura de todas estas normas que el imperativo se centra en que los inspectores deben reunir requisitos de idoneidad y aptitud atento a la especificidad de la tarea que consiste en la evaluación de los pilotos. Que el objetivo de su trabajo consiste en habilitar y fiscalizar a las empresas destinadas al transporte aéreo con todos los alcances que establece el Código Aeronáutico, como otorgar licencias, habilitaciones y certificados de competencia en funciones aeronáuticas civiles, con el fin de contribuir a la seguridad operacional de la aviación civil, nacional e internacional. Que una falla grave de idoneidad de los inspectores resulta el hecho de que muchos de ellos no se encontraban habilitados para volar. Señaló que en nuestro país los Inspectores no vuelan, los Inspectores que vuelan son los Inspectores reconocidos de las Empresas.

Respecto de dicha circunstancia, destacó que Peterson no se encontraba cumpliendo funciones de Director de Habilitaciones Aeronáuticas de la Fuerza Aérea al momento en que Fortuny fue designado Instructor Inspector, y al asumir su cargo, el mismo ya revistaba como tal, en el carácter de personal estable de planta “no contratado”, agregando a ello que al momento de la gestión de su defendido, el inspector Fortuny se hallaba organizando la aviación civil de otro país por ser experto convocado por OACI, hasta dos o tres meses antes del accidente, cuando retomó su actividad en el país como el mismo explicara en la audiencia, siempre dependiendo del departamento Inspecciones, en un nivel por debajo de la Dirección.

Ahora bien, consideró que no habrá de solaparse que el inspector – Juan Antonio Fortuny- que inspeccionó al fallecido Weigel para su habilitación como piloto de la aeronave S F 340, en enero de 1994-, conforme lo manifestara al ser indagado (vid fojas 15.062 en adelante y la documentación que se glosó a la misma); sobre los requisitos para obtener una licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea (TLA), se verá que en el año 1985 dicho inspector tenía la referida licencia, conforme se desprende de su legajo, que durante los años 1978 a 1980 fue convocado esporádicamente y contratado por la Fuerza Aérea, que en 1981 se hizo un contrato y que en diciembre de 1981 fue nombrado como personal de “planta” (entiéndase permanente), hasta que, el 07-septiembre-2000, se retira como Personal Civil Superior II (PCS II) de la Fuerza Aérea Argentina.

Por ello no es posible denostar su actuación, no obstante no ser contratado ni dado de baja por Peterson, ya que contaba con una alta preparación profesional en “seguridad operacional”, sino nunca podría haberse desempeñado como miembro de OACI y siendo enviado por dicho organismo internacional para cumplir tareas en distintos países, con lo cual se aventa cualquier duda sobre su idoneidad en la función de inspector, lo que lo exime de otros comentarios.

Que en función de éste y otros argumentos, se reputa que Peterson no contrató otros pilotos con cursos aprobados sobre este tipo de aeronaves, y otras exigencias que no dimanaban de manera obligatoria del documento 8335, por lo que solicita se consideren las circunstancias que pasa a apuntar sobre la imposibilidad de contratar inspectores.

Señaló que no se consideró que la Fuerza Aérea se hallaba en ese tiempo inmersa dentro una realidad económica que no le permitía más que cumplir con sus obligaciones, por lo que algunas de las acciones pretendidas no hallaban correlato alguno con lo posible, y con respecto a los recursos materiales con que contaba, debe recordarse que antes del dictado del Decreto 1757/90 la Fuerza Aérea controlaba una Cuenta Especial N° 386 en la que se depositaban todos los fondos provenientes de la aplicación de la Ley N° 13.041 (llamada ley de tasas) y su decreto reglamentario N° 1674/76; es decir, aquellos fondos que provenían de los montos que se percibían como contraprestación de los usuarios por servicios vinculados directamente o indirectamente con el uso de Aeropuertos y Aeródromos y los de protección al vuelo en jurisdicción del territorio nacional (art. 13 Código Aeronáutico –Ley 17.285 y sus modificaciones). Con motivo de la Ley 23.696 de Reforma del Estado, publicada en Boletín Oficial de fecha 23-8-89, se dictó el Decreto N° 1757/90 en cuyo artículo 11, que fuera posteriormente modificado por el artículo 13 del Decreto N° 1930/90, expresa: “Artículo 13.- Sustituyese el art. 11 del D 1757 del 5 de setiembre de 1990, por el siguiente: “Los recursos específicos administrados por los organismos descentralizados de la Administración Nacional y por las Cuentas Especiales, sólo podrán ser dispuestos por éstos con la previa autorización de la Subsecretaría de Hacienda del Ministerio de Economía”; que con motivo de la norma citada, la Fuerza Aérea perdió el manejo de los fondos que se depositaban en la Cuenta Especial N° 386, los que provenían de la llamada Ley de Tasas

Aeronáuticas (Ley 13.041 modificada –arts. 1º y 4º- por la ley 21.515 y Decreto 1674/76). Que no fue sólo esa la afectación que tuvieron los fondos destinados a la actividad específica del Comando de Regiones Aéreas, ya que no obstante de tratarse de fondos provenientes de “tasas”, cuya naturaleza jurídica es ser retributiva de servicios prestados, los mismos no son disponibles, razón por la que la Ley 13.041 establecía en su artículo 6º “Lo recaudado por la Nación por los distintos conceptos de los artículos precedentes, serán afectados al mantenimiento y ampliación de los servicios a que se refiere el artículo 1º”; en sucesivas leyes de Presupuesto esos fondos con destino específico, fueron empleados para otros fines (Ejemplo Artículo 8º de la Ley 23-990 –de Presupuesto año 1991- que afectó a “Rentas Generales” el 10% de lo recaudado en cuentas especiales, entre las que se encontraba la Cuenta Especial 386 –Ley de Tasas Aeronáuticas-) y así sucesivamente.

Que, en definitiva, no era competencia del Comandante de Regiones Aéreas ni de sus subordinados, asignar los recursos que son remitidos por el Ministerio de Economía al Estado Mayor General de la Fuerza Aérea, sin que ello signifique que no corresponda efectuar el requerimiento de las necesidades de recursos que las distintas dependencias del Comando de Regiones le requieran.

Que por ello, con relación a contar con otra planta de personal, diferente a la que obraba en la D.H.A., dicha cuestión no era posible, frente a que en el país ya existía una política tendiente a restringir el gasto público, mediante la reducción del número de agentes de la Administración Pública, dentro de la cual está comprendido el personal de la Fuerza Aérea Argentina. Puede citarse como fundamento de lo afirmado el Decreto N° 930/85, que fuera modificado por el Decreto N° 2326/85 que dispuso la prohibición de cobertura de los cargos vacantes existentes, Decreto N° 1974/87 y más recientemente el Decreto N° 455/99, que no fueron modificados.-

Expresó que el conjunto normativo señalado, aunado a las restricciones presupuestarias, demuestran claramente que aunque Peterson hubo petitionado nombramientos, cosa que hizo y demostró en el juicio, dicha situación restringía cualquier posibilidad del Comando de Regiones Aéreas de proveer otros medios humanos y materiales, para realizar otras tareas, aunque

fueran aquellas atinentes a su obligación legal, y estas aclaraciones se formulan en virtud de todos los estudios sistémicos realizados, que denuncian falencias o falta de cumplimientos a situaciones ideales, y lo hacen pretendiendo que la Institución Armada cumpla con tareas que escapaban a su competencia, las que seguramente de haber contado con los medios idóneos hubiera realizado, aún en exceso del mandato legal que se le impone. Que de allí, a exigir que se cumplan estas formas ideales de vigilancia, no sólo resulta excesivo y fuera de toda legalidad, sino que se materializa en una pretensión para un Estado que no es el nuestro, y ello deberá ser mensurado al momento de decidir en definitiva.

Que así, la imputación que determina que “... Peterson omitió controlar que sus dependientes tuvieran la idoneidad para desempeñar el cargo. En este entendimiento y en la medida en que a los pilotos se les exige tener una habilitación para cada tipo de aeronave, resulta imprescindible que el representante del estado posea conocimientos específicos respecto de la aeronave de que se trate, para que su función de controlador resulte efectiva al resguardo de la vida e integridad de las personas...”, no se condice con la realidad imperante en ese momento, y habrá de recordarse que el documento OACI ya aludido, contempla en el punto 9.6.28 ‘Verificación de competencia de las tripulaciones de vuelo’ que “Los inspectores de la CAA deben cerciorarse que las verificaciones de competencia de las tripulaciones de vuelo del explotador se lleven a cabo conforme a las normas y con arreglo a las frecuencias prescriptas en la reglamentación. Que cuando se encargue personalmente de las verificaciones de competencia de los pilotos, ‘debería’ ser titular de la licencia correspondiente y poseer la habilitación vigente en el tipo de aeronave que haya de utilizarse. Sin embargo, el inspector puede optar por Observar o controlar algunas verificaciones de competencia efectuadas por un piloto inspector o un mecánico de a bordo inspector debidamente designado, pero siempre con las limitaciones apuntadas más arriba”, situaciones de hecho que no podía modificar su defendido.

Que se ha dicho también que “... Peterson era responsable por la aprobación y vigencia del Manual de Operaciones; el ROATAC artículo 4.222: “el manual de operaciones de una empresa es aquel que contiene como mínimo los requisitos enumerados en el capítulo 11 puntos 11.1.1 del ROATAC”; pero

podemos decir que lo que sigue a continuación no es exigido a las empresas nacionales: "... exigencias obrantes además en el punto 4.2.1.3 del capítulo 4 del anexo 6 de lo básico para mantener la validez de un certificado de explotador de servicios aéreos". Ahora bien, la Dirección de habilitaciones aeronáuticas ni siquiera pudo informar cuál era el Manual de operaciones que se encontraba vigente al momento del accidente investigado en este proceso.

Sostuvo que existe en el aserto del acuse un error de concepción, tendiente a agregar confusión que no es tal, pues como dijera con la entelequia 'Vacaciones-tiempos mínimos de descanso', se ignora que existía un manual vigente (el del año 1997) y otro en proceso de corrección, que conforme fuera apuntado por la propia querella, se aprobó después del accidente. Que en cada avión existe un manual, y ese es el vigente al momento de la operación aérea; que dichos manuales eran provistos por la empresa a cada piloto, y vale acotar que las modificaciones no importaban la anulación de todo el manual, que contempla como base los estándares mínimos de seguridad; se realizan las modificaciones con hojas reemplazables, pero siempre mejorando la postura, y ese extremo, al no ser tenido en cuenta por la querella, afecta la acusación y se torna en una flagrante arbitrariedad, como lo manifestó en su deposición el Comodoro Liernur.

Que a efectos de desnudar el error de concepción operado, vale recordar que el MOE, manual de operaciones de la empresa, contenían una serie de otros manuales para la operación de la aeronave siniestrada y estos son el Manual de vuelo y el Manual de operaciones de la aeronave, los que son aprobados por el fabricante y por el país de origen, en este caso la Federal Aviation Administration, para luego poder salir a volar.

Que también se le imputa a Peterson que no pudo controlar que LAPA cumpliera con dichos requisitos: "Peterson en su calidad de Director de habilitaciones del Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina, no cumplió con lo que manda el referido punto 4.2.1.4 pues omitió controlar que LAPA cumpliera con los requisitos allí establecidos y en consecuencia continúe desarrollando la actividad".

Adujo que persiste en el error la querella, puesto que los contenidos aprobables del manual, se encontraban técnicamente aprobados; el

manual entregado y en vigencia de la empresa era el del año 1997 con sus páginas removibles hasta el momento del accidente y se encontraba en revisión el de 1999 a cargo del Inspector Liernur, responsable de colaborar con la empresa para la revisión, aceptación y aprobación de lo que correspondiera, ello merced a lo normado en noviembre de 1998, en que se modificara el punto 4.2.2 del Anexo 6, pero que no recibió la misma acogida en el país, y seguía vigente la expresión anterior, por lo que se debía cumplir con el ROA TAC 4.2.2.2.; que de ello deviene necesario considerar que la empresa no estaba en infracción, ya que disponía de un manual vigente y las modificaciones que no sean sustanciales, no producen una suspensión de la actividad hasta tanto se aprobaran las enmiendas, reitera, por encima de los estándares mínimos de seguridad, con lo que el vuelo ya era seguro por sí mismo. Que en casos de necesidad de una acción inmediata por posibilidad de riesgo inminente, se le concede a la DHA sólo la atribución de hacer que en plazos prudentes se ajusten todos los explotadores a las normas y procedimientos administrativos vigentes en este estado, quedando en otro funcionario diferente a Peterson la potestad de prohibir la operación de una empresa habilitada. Que en este tema debemos tener en cuenta el Documento de OACI 9376 ‘Preparación de un manual de operaciones Edición de 1990’, Capítulo 3, donde en el punto 3.2 ‘Gerente de operaciones de vuelo’, anteúltimo párrafo, dice: “Es responsable también de aprobar el contenido del manual de operaciones y finalmente autorizar todas las operaciones de vuelo”.

Que también se acusa al Comodoro Peterson de haber incumplido con su deber establecido en el inciso 5° del artículo 5° del decreto 2352/83 referido al régimen de faltas aeronáuticas en función de lo normado en el artículo 7 in fine de la resolución 710/83 llamado faltas aeronáuticas del Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea, que se encuentra anexo al Código Aeronáutico. Que todas las circunstancias reseñadas develan la escasa profundidad y lo poco exhaustivas que resultaron ser las inspecciones de la Dirección de habilitaciones aeronáuticas respecto de la empresa LAPA, que debió controlar de manera efectiva que LAPA diese cumplimiento al régimen de vacaciones obligatorio que la empresa debía conceder a los pilotos conforme el Decreto 671/94 de acuerdo al artículo 31. Que Peterson, encontrándose al frente

de la autoridad de aplicación del Decreto 671/94 omitió implementar un sistema mediante el cual fuera particularmente controlado el período de vacaciones y las sucesivas inspecciones realizadas al personal. En este punto surge de las constancias de los legajos de los pilotos de Lapa que poseían entre 40 y 100 días de vacaciones adeudadas y más y en varios casos éstas habían sido denegadas frente a pedidos concretos del personal aeronavegante, debiéndose destacar que del legajo de Weigel no se lee que se hubiera cumplido con las vacaciones obligatorias ni que ello haya sido advertido por los inspectores.

Que a lo antedicho, vale recrear algunas cuestiones atinentes al Decreto 671 citado, que en este caso confunde los tiempos mínimos de descanso con las vacaciones, y ya ha expresado que en las inspecciones de rampa se han cumplido a partir de un muestreo, los datos sensibles atinentes a la totalidad de las habilitaciones aeronáuticas; que en ese sentido, la primera inspección de este tipo en la empresa LAPA la realizó en persona su defendido, y no obstante ello la norma citada no conlleva la obligación del Director de Habilitaciones Aeronáuticas de efectuar dichos controles del modo en que se exigen en esta acusación, y a mayor abundamiento, citó las disposiciones del art. 1º y 41 del del Decreto 671/94, señalando que, en definitiva, en el caso de la tripulación accidentada, no existió violación alguna al régimen de dicho decreto, cuyo cumplimiento recae en el explotador y en los tripulantes de las aeronaves.

Que sin eximirse de responsabilidad, vale recordar que en la gestión de su defendido se habilitó una línea 0800 para que se efectuaran las denuncias en el Aeroparque Metropolitano relativas a estos temas y, frente al siniestro, no es dable considerar que el mismo se produjera por infracciones al decreto citado, ya que venían ambos pilotos con vacaciones cumplidas y descansos adecuados.

Manifestó que aún para el caso de haber colocado un aporte del tipo enunciado, el mismo no fue concausal con el accidente, ni agregó ninguna condición a su ocurrencia, por lo tampoco puede ser evaluado, más que como un incumplimiento formal a sus deberes, nunca como partícipe del delito a sabiendas, tal como exige la ley para ser considerado autor; que en tal caso y definitivamente, no ha acreditado la Querrela, respecto de Peterson, que

incurriera en la infracción al art. 190 del Código Penal, y por ello deberá ser exonerado de responsabilidad, tal como pide.

Que por ello, no concuerdan los parámetros de la acusación con los postulados de base que rigen la figura en trato del art. 190 primer párrafo, verificándose un error de tipo por exceso de la observación y análisis de las evidencias colectadas en este juicio.

Que del modo expuesto no es dable sostener, tal como lo hace la querrela particular, que todas las acciones u omisiones que le imputa a Peterson contribuyeron de una manera determinante a la elevación del riesgo causal para la generación del accidente del 31 de agosto de 1999 de la empresa LAPA. Que en la peor de las hipótesis y más allá de los reparos formulados al tipo penal escogido, la descripción del hecho que se formula caería en las previsiones de otra figura legal de incumplimiento, ya que se expresa que omitió realizar acciones que normativamente se han detallado, y ello implica no cumplir la ley, en modo alguno ‘a sabiendas’ como la acuñación escogida exige; que lejos de ello, tampoco se detalla cómo concurren esas omisiones de manera causal a un accidente, que se provoca por una lamentable pérdida de conciencia situacional del piloto, que concreta tan lamentable suceso.

Que si como se dice, quebrantó su rol de contralor, ello no implica en modo alguno que por su incumplimiento, bajo los cánones del art. 45 del Código Penal, sea partícipe de otra acción que no sea la propia; que es más, bajo la teoría del dominio de la acción o las exigencias del dolo actuado que refiere la figura escogida, dichas circunstancias no se hallan adunadas en el extenso alegato acusatorio, y por ello debe ser exonerado de dichos cargos, disponiéndose la libre absolución del mismo.

Que se ha dicho que “...para la imputación objetiva del resultado, es necesario que el peligro desaprobado se concrete en el resultado típico... Si Peterson hubiera realizado las acciones esperadas por la norma, puntualizadas en nuestra imputación..., cuando menos hubiera logrado reducir el riesgo de seguridad que afectó a la aeronave WRZ el día del siniestro”; pero de los propios asertos de la querrela surge la respuesta a la falta de correspondencia en la aplicación del tipo, ya que reducir el riesgo no implica su incremento y

finalmente, no se determina un incumplimiento formal que sea causal determinante del siniestro.

Que por otro lado, no se ha acreditado el dolo propio que acusa, y luego, su posición de garante sucumbe ante el principio de confianza, ya que no actúa por mano propia y los datos que recibiera de sus subalternos, quienes sí pudieron participar de la acción en forma directa, al examinar al piloto Etcheverry, ya que Weigel fue habilitado anteriormente, no pueden ser tomados como bajo su conocimiento, para concretar un aporte causal, a sabiendas, tal como repetidamente viene exponiendo.

Que asimismo, al entender la querrela que el accionar de Peterson se ve atenuado en su penalidad, el mismo no se condice con la falta de acreditación respecto a que tuviera la posibilidad de tomar nuevos inspectores, que cumplieran los estándares que la querrela exige, no los que OACI en su documento 8335 establece, siempre sujeto a la posibilidad del Estado, y en ese andamiaje, falta decir que la Querrela ni siquiera reparó que los peritos sobre los cuales apoya su tesis ni siquiera estaban en actividad, y mucho menos habían recibido los cursos habilitantes para el tipo de avión siniestrado.

Agregó que las expresiones de Peterson no son de mala justificación, son imperativos legales que rigen para toda la administración pública. Que dentro de la mala justificación, la querrela confunde voluntad con necesidad, e igualmente nunca expresó ni aceptó Peterson que los inspectores no fueran idóneos, y dicha falta de idoneidad, tampoco fue acreditada a lo largo de este juicio, ignorando que dicha disposición estaba a cargo del Jefe de Estado Mayor de la Fuerza Aérea, ni siquiera del Comandante de Regiones Aéreas, como responsable del cargo fiscal y administrador de los créditos e ingresos que el presupuesto nacional para la administración pública le provee, a través del Ministerio de Defensa.

Sostuvo que sobre la pretendida posición de garante, la misma no es tal, ya que no se ha enunciado de qué manera determinante alguna ley así lo colocara; que tampoco arriba a esa condición por actos precedentes o por contrato, por lo que sostener dicha situación legal, es al menos inoficioso, lo que así solicita se disponga; y citó en su apoyatura lo estipulado en el Documento 8335, OACI, en su Capítulo 2, punto 2.2 y capítulo 9, punto 9.2.

Que para concluir, vale recordar que se realizó en el ámbito de la Fuerza Aérea una investigación administrativa interna, de la que no surgió ninguna sanción hacia Peterson y mucho más elocuente sobre el particular resultan las calificaciones efectuadas sobre su asistido por su Superior inmediato y por el Jefe de Estado Mayor General de la Fuerza Aérea, que se encuentran incorporadas por lectura el debate, en los años 1998 y 1999, lo que evidencia que el proceder del nombrado fue el correcto y se enmarca en las previsiones legales que rigen el funcionamiento de la institución a la que pertenece.

Que por otro lado, la comparación formulada por el testigo Piñeyro no se compadece con una referencia como la que se formula, ya que el supuesto poder asignado a Peterson, no era tal frente a la lucha gremial -de carácter particular encarada por PIÑEYRO-, y en ese sentido, debe recordar que toda actuación administrativa conlleva el respeto a las reglas del debido proceso legal y dentro de ese marco se movió su asistido, que nunca violó las mandas legales que le imponía su cargo, y todo lo demás, como las acciones posibles enunciadas por la querella, no hacen otra cosa que teorizar sobre sus pretensiones condenatorias, pero en nada arriman en derecho una posibilidad cierta de conocer qué debió hacer Peterson, y qué no hizo, para poder hacer viable su juzgamiento.

Señaló que mal relaciona la querella la expresión “de silencio cómplice de Peterson”, ya que dicha circunstancia sólo se puede asignar a una persona que conoce el falaz proceder de otro y no lo denuncia, y sería el caso del encubridor; que para la querella: “...donde los responsables del control terminan aceptando un estado de cosas sobre la lógica de que ‘si no lo hago yo, vendrá otro y lo hará’, no sabe a ciencia cierta a qué acciones se refiere, y en tal caso separa a su defendido de los responsables del control, con lo cual no sería autor, como se postula.

Que concluye la acusación en que Petereson participó de una cadena de silencios y a juzgar por sus términos, se le exige que hubiera denunciado esas acciones, antesala de los siniestros, con lo cual se puede concluir, que para el caso de acusarlo de omisión de denuncia, tampoco fue indagado por ello y también se hallaría extinguida la acción penal por prescripción.

Que dentro de la lógica de la acusación de la Querrela, y si el comportamiento achacado a Peterson se enmarca en la culpa consciente, no es posible siquiera pretender que incumplió los deberes de funcionario público, ya que dicha figura tampoco acepta la comisión por culpa y de ello se extrae que debe ser exonerado de todos los cargos que se yerguen a su respecto, dictando la libre absolución del mismo.

Estimó que complementan la falta de responsabilidad de sus asistidos en el evento dañoso y determinan los verdaderos niveles de responsabilidad en el accidente de marras, lo que el Código Aeronáutico dispone en sus arts. 79, 81, y 84. Que las normas legales citadas, se complementan con lo establecido en el Reglamento para la operación de aeronaves, “Parte I” Transporte aéreo comercial (ROATAC), en sus párrafos 4.2.10, 4.3, 4.5, 4.5.2, 4.2.5., 6.1.3, 9.3 y 9.4. Que además esta reglamentación es complementada, para el transporte aéreo regular, por las Normas establecidas para los servicios de transporte aéreo regular (NESTAR).

Agregó que tanto el Comando de Regiones Aéreas, como la empresa explotadora (LAPA S.A.), cumplieron con relación al comandante, copiloto y avión siniestrado, toda la normativa nacional en lo atinente a las exigencias para posibilitar el fatídico vuelo, pero, como surge del Informe Final de la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil, y ni el comandante ni el copiloto actuaron en la emergencia de acuerdo con la preparación recibida.

Respecto a su explicación del suceso, que exonera de responsabilidad tanto a Peterson como a Lentino, expresó que el comandante Weigel –y en subsidio el copiloto Etcheverry- son los responsables del desastre producido, toda vez que quien estaba a cargo del comando de la aeronave, perdió al despegar la conciencia situacional, interfiriendo en la voluntad del copiloto, que influenciado por el mismo, no tuvo noción de lo que sucedía, no obrando en consecuencia, interponiéndose en el accionar erróneo de Weigel.

Que retomando lo explicitado por la Junta, viene cobrando aquí vigencia lo expuesto por Santandreu-Gual, experto en “human factor” cuando señala: “el error de pilotaje se produce por una súbita incapacitación psicofisiológica total o parcial, manifiesta o velada”. Asimismo, “...un error de

apreciación, un mal cálculo de la distancia o la velocidad, un mal manejo de los comandos o de los frenos, no advertir la existencia de cables de alta tensión y colisionar contra ellos, el vuelo temerario, la negligencia, el descuido, la imprudencia, etc., no son sino conductas anómalas producto de un psiquismo inferido en su normal funcionamiento por causas difíciles de explicar si no se tiene en cuenta la existencia de aquella otra schauenplatz freudiana, aquella otra instancia ignota de la mente humana que no se maneja precisamente con las reglas del principio de realidad, sino que, como en los sueños –uno de sus productos más cabales-, pone de manifiesto que son otras las leyes asociativas y los mecanismos de funcionamiento del inconsciente” (Leimann Patt, Hugo Oscar, “Psiquiatría Aeronáutica Sistémica”, pág. 396, ed. Kargieman, 1985).-

USO OFICIAL

Que en la obra citada en el párrafo precedente, pág. 342/345, el autor señala, citando a W.T. Singleton que “...el error humano es un asunto propiamente ergonómico, en el que los problemas científicos van necesariamente asociados a los tecnológicos, fundamentalmente los referidos al diseño de sistemas básicos de asignación de funciones en la relación hombre-máquina. Los errores están necesariamente conectados con la conducta teleológica, es decir aquélla que tiende a un fin determinado. Una vez logrado el objetivo, la atención se vuelve hacia otro, y así perpetúa un estado de error potencial...Desde hace más de 20 años se considera que el cerebro humano funciona como un procesador y que, en cuanto tal, puede cometer errores en la detección de una señal, en la identificación de la misma, en la apreciación de la importancia de ella o en la selección de la acción-respuesta a la misma o en el procedimiento. Ello condujo a la implementación de recursos tecnológicos correctores de las deficiencias biológicas advertidas. Así surgieron los sistemas de alarma cada vez más sofisticados con que están provistos los aviones modernos. Con estos ingenios se tiende a eliminar los terribles accidentes denominados controlled-flight-intoterrain (CFIT), como el del Jumbo de Avianca de diciembre de 1983 en Barajas o el del HS 125 en Salta el 11 de abril de 1985...Cita luego una serie de accidentes producidos en los EE.UU. durante 1971 hasta 1980. Señalando que esto motivó a la incorporación de alarmas sofisticadas pero que, sin perjuicio de los sistemas incorporados a los aviones ...ocurrieron varios accidentes...En algunos el CVR (cockpit voice recorder) no registró adecuadamente lo ocurrido,

pero se presume que no falló el GPWS y en otros la alarma fue directamente ignorada por la tripulación.... Resalta también que muchas veces el piloto no está en condiciones de señalar o advertir que pueda tener determinada carga, o que está 'sobrecargado'. Este defecto autocrítico está en la raíz de la génesis del 'error de pilotaje', y lo más dramático (por lo difícil de manejar) es que normalmente los problemas que interfieren o deterioran la atención del piloto son de índole no operativa, verbigracia, dificultades económicas, conflictos personales o interpersonales, etcétera”.-

Que cobra aquí una especial actualidad y verosimilitud lo afirmado por los perito de parte, Dr. Nestor Goldstein (a fs. 18.202/18256 –puntos 6) y 7) de sus Consideraciones Finales a fs. 18.255); y Dr. Eduardo Laphitz (a fs. 17.504); como así también los términos concluyentes del “Informe Final” de la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC) en su punto 4.8.

Que por lo expuesto, es que explicadas las razones reales por las que se produce el accidente, que ninguno de los testigos o peritos pudieron develar, es que solicita se disponga la libre absolució de sus asistidos, por ser ajenos de toda ajenidad con el accidente, su génesis y sus consecuencias luctuosas.

Por último, consideró que la pretendida conducta antijurídica delineada por la Querella y la Fiscalía, se enmarcaría en el peor de los supuestos en la última parte del artículo 248 del Código Penal, es decir, la no ejecución de las leyes cuyo cumplimiento les incumbiere, y extinguida la acción en ese caso.

Que cabe analizar el comportamiento de la institución armada a partir de la Auditoría realizada en dicho ámbito, en su informe provisional, ejecutada por la OACI al Comando de Regiones Aéreas, que se vincula exclusivamente con los vuelos de transporte aéreo internacional -y el vuelo accidentado no tenía ese carácter-. Que existe un Programa Universal OACI de Auditoria de la Vigilancia de la Seguridad Operacional, dentro de cuyo marco y de conformidad con el Memorándum de Acuerdo (MOU) convenido el 27 de marzo de 2000 entre Argentina y la OACI, incluido como Adjunto A del informe provisional remitido a Argentina el 3 de octubre de 2000, se realizó la auditoría, con el objetivo de dilucidar la capacidad de vigilancia de la seguridad

operacional del Comando de Regiones Aéreas y para asegurar de que se conforma a las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI que figuran en los Anexos 1, 6 y 8 del Convenio de Chicago y a las disposiciones correspondientes a otros Anexos, textos de orientación y prácticas en materia de seguridad operacional pertinentes, de uso general en la industria aeronáutica.

Que con fecha 26 de octubre de 2000, nuestro país presentó un plan de acción que abordaba todas las constataciones y recomendaciones contenidas en el informe provisional de la auditoría; este informe fue revisado, se hicieron sugerencias por parte de la Sección de Auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (SOA) y luego, con fecha 18 de diciembre de 2000, Argentina remitió el plan de acción revisado que se consideró satisfactorio (Ver punto 1.3 del Informe final de la Auditoría del CRA de la República Argentina, elaborado por la OACI). Que estas intervenciones de colaboración del Organismo Internacional citado, se hacen dentro del marco del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional -Chicago 1944-, el que establece el principio de “soberanía” de los Estados miembros y tiene por finalidad la investigación sistémica, que se realiza conjuntamente con la autoridad aeronáutica del país auditado, brindando así apoyo con miras a mejorar la seguridad operacional que se encuentra en permanente cambio, motivado por el auge que tiene el transporte aéreo internacional y la incorporación de modernas aeronaves, con nueva aviónica y la tecnología en expansión de todo el equipamiento relacionado con la actividad aérea. Que es decir que el análisis sistémico, como viene sosteniendo desde el inicio de esta causa, no debe realizarse por la autoridad judicial que analiza las conductas humanas desde la óptica del derecho penal para formular o no el pertinente reproche, sino que es competencia en el ámbito nacional de la Fuerza Aérea en virtud de las facultades que le han sido conferidas por ley y no tiene como finalidad juzgar conductas humanas, sino que busca mejorar permanentemente el sistema aeronáutico, con miras a obtener la mayor seguridad de una actividad que, por el simple hecho de violar la ley de gravedad y desplazarse con medios de alta velocidad, resulta riesgosa.

Expresó que, formulada esta aclaración, vale entonces petitionar que el informe de la Junta de Investigación de Accidentes sea tamizado bajo

estos parámetros y restricciones, para no desnaturalizar la esencia jurídica de la prueba.

Concluyó que el delito que en definitiva se les imputa a sus defendidos, siempre sobre la base de las conductas delineadas por la querrela y por la Fiscalía, corresponden al art. 248 del C.P.N., que exige una conducta que se adecue al tipo penal que la norma contiene, ello es la “omisión impropia” que consiste, “...en la inobservancia de la ley que los funcionarios estaban obligados a cumplir...” asimismo, requiere de dolo directo, de “malicia” como señala Soler (Derecho Penal Argentino, Tº V, pag. 141/2, ed. 1978), pero a la luz de las acciones cumplidas y los requerimientos formulados, no surge probabilidad alguna de que se los condene por ello, cuando han cumplido adecuadamente sus roles, asignados por ley, mucho menos en esta etapa de certeza, que venza el estado natural de inocencia que todavía les rige, por lo que reitera una vez más, que se peticiona la libre absolución de sus asistidos, por no haber siquiera cumplido con las exigencias del tipo en trato, esto es el art. 248 del Código Penal; y, en subsidio, se declare extinguida la acción penal por una aplicación armónica de los arts. 59 inc.3º, 62 inc.2º y 67 del citado código.

Que en esta causa debió imperar la atención a la conceptualización del tipo, como aquél que requiere la reunión de todos los elementos del caso (objetivos-subjetivos) o cuanto menos, aquéllos que puedan ser por su incidencia con la materia en análisis, verdaderamente definitorios acerca del curso a dispensar a la investigación y pautas de su definición, en la identificación de autoría o participación en sus variadas formas

Que estamos en presencia de un delito doloso en todas sus formas, ya que "En el aspecto volitivo, el agente debe querer oponerse a la ley, desconociéndola; no se trata pues, de la aplicación incorrecta de la ley por una viciosa interpretación de ella, pues el tipo, solo se conforma con el dolo directo... Por supuesto que el error, particularmente el error iuris sobre los contenidos de la ley, pueden llevar a excluir la culpabilidad" (CREUS Carlos-Derecho Penal- parte General- Tomo 2-Páginas 260/61).

Sostuvo que tal postura ha sido receptada en pronunciamientos en los que se sostuvo que: " ... al ser necesario para la configuración del artículo 248 , la intención maliciosa o dolo, no la comete el

funcionario que realiza el acto imputado debido a un error de interpretación” (J.A. 22-553 y otros), y frente a ello, cómo no expresar lo que se evidencia a partir de la prueba rendida: que la buena fe imperó siempre en el accionar de Peterson y de Lentino. Que de las constancias arrojadas y tomando en cuenta las explicaciones vertidas, no cabe afirmar en modo alguno la presencia del elemento subjetivo requerido por el tipo en cuestión, según reiterada Doctrina Nacional (Sebastián SOLER, Derecho Penal Argentino. ED TEA 1964 T° V, Páginas 144/46, cita en CCC Fed. Sala I 23/12/1986 "BOTANA María Cristina- Boletín de Jurisprudencia Año 1986 páginas 530/31).

Finalizando, mencionó que, distantes de hallar reunidos los requisitos objetivos de la tipicidad de la transgresión que se enrostra, con fuerza convictiva que habilite la calificación del art. 248 del Código Penal, solicitó la libre absolución de Diego Alfonso Lentino y de Carlos Damián Peterson.

A continuación, formuló su alegato el Dr. Guillermo ARIAS, abogado defensor de la procesada ARZENO.

Expresó el Dr. Arias que, atento el acertado pedido de absolución efectuado por los señores fiscales sólo se voy a referir a la acusación formulada por la querrela, la cual a entender de esa defensa debe ser calificada como arbitraria, forzada, llamativamente equivocada desde el plano dogmático penal e incongruente en términos de lógica procesal.

Sostuvo que los acusadores particulares en ocasión de alegar y pedir la prisión de su asistida nos demuestra claramente que la querrela carece de elementos para acusar a al señora Arzeno y por esta razón ha debido construir la ilegal acusación que ahora responde, y reiteró el requerimiento de que se declare la nulidad de la acusación formulada por la misma.

Manifestó que la querrela ha incurrido en la violación del principio de congruencia por la modificación efectuada en el alegato, de los hechos imputados por dicha parte a la señora Arzeno en oportunidad de efectuar el correspondiente requerimiento de elevación a juicio, vulnerando así su derecho de defensa.

Refirió que el hecho imputado a su defendida en ocasión de requerir la querrela la elevación de la causa a juicio ha imputado exclusivamente a la señora Arzeno el supuesto vencimiento del comandante Gustavo Weigel en

su curso recurrente de CRM correspondiente al año 1999, en su condición de Gerente de Recursos Humanos de LAPA. Que en su presentación, la querrela sólo efectúa consideraciones de corte general, no se explica concretamente de manera clara y precisa conforme lo dispone el artículo 347 del rito qué hecho es el que se le imputa a la señora Arzeno, en qué consistió su actuar negligente en el desempeño de su cargo y por qué la nave era operada por personal indebidamente habilitado.

Que en el capítulo 5.7 se expresó que “dicho obrar negligente y descuidado en el desempeño de su cargo se evidenció en la falta de control tanto de las aptitudes de personal de abordaje de LAPA como también de la vigencia de las licencias de vuelo en particular la correspondiente a Gustavo Weigel en todo lo referido a las responsabilidades atribuidas a la gerencia a su cargo...” , y “...en este sentido...se ha podido determinar que la gerencia de recursos humanos era la encargada de la implementación y organización de los cursos de CRM exigidos a la tripulación así como de verificar su vigencia para el personal de vuelo”, haciendo la querrela exclusiva referencia a los cursos recurrentes de CRM y el supuesto vencimiento del piloto Weigel. Que este documento nos indica claramente que el hecho imputado a su defendida reside exclusivamente en el tantas veces citado supuesto vencimiento de los cursos recurrentes de CRM del comandante Weigel. Que se sostuvo que “...en definitiva, sin perjuicio de la obligación general exigible a las compañías aéreas de tener adecuado su sistema de instrucción para el 31 de diciembre de 1999 en relación a CRM, para el caso de Weigel que ya había rendido el curso inicial de CRM la encartada debió haber hecho cumplir con la frecuencia anual exigida por la normativa entonces vigente para este tipo de cursos de instrucción”.

Adujo que la confirmación de que asiste la razón a esa defensa se encuentra en los dichos del señor fiscal Dr. Rívolo en ocasión de alegar, que con precisión señaló en relación a la señora Arzeno lo siguiente: “conforme quedara establecida la base fáctica y la base jurídica asignada por parte de la Cámara Nacional de Apelaciones, Sala Segunda, el núcleo de la imputación quedó circunscripto a la inobservancia de los reglamentos u ordenanzas a su cargo como gerente de recursos humanos de LAPA durante el período previo al 31 de Agosto de 1999 por no haber controlado la vigencia temporal ni la licencia de

vuelo del comandante Weigel, omitiendo que este participara en la capacitación anual en CRM la cual se encontraba vencida por 27 días toda vez que el nombrado había cumplido en el curso teórico inicial los días 4 y 5 de Agosto de 1998 sin que tras haber transcurrido el año calendario hubiera completado el entrenamiento práctico obligatorio en dicha materia y el seminario CRM renovación anual, tal como lo imponía en el artículo primero de la disposición 37/97 y los artículos 3 b y c de la disposición 117/97 del comando de regiones aéreas”.

Que también el requerimiento de elevación a juicio de la querrela se circunscribió a dicha imputación, lo que no hizo en su alegato.

Que al respecto, es coincidente la doctrina y la jurisprudencia al afirmar que el alegato previsto en el artículo 393 del C.P.P. en el caso de la fiscalía o de las querellas es sólo el complemento de la acusación originaria formulada por la parte en ocasión de materializarse el requerimiento de elevación a juicio. Que atento a ello, este alegato debe guardar relación directa con el material fáctico atribuido en la acusación originaria salvo, claro está, que se presente el supuesto previsto por el artículo 369 del rito que en este caso obviamente no ha acontecido. Agregó que Navarro y Garay en su conocida obra “Código procesal penal de la nación, análisis doctrinario y jurisprudencial”, tomo 2, página 55, señalan que “no hay normas que fijen contenido al alegato del acusado particular pero el mismo deberá respetar la plataforma fáctica de la requisitoria de elevación a juicio”.

Que ahora bien, en ocasión de alegar la parte acusadora sostuvo “se imputa a Nora Arzeno haber desarrollado junto con la gerencia de operaciones una política deficiente y meramente formal en relación al adiestramiento del personal operativo de la empresa en la disciplina de CRM, a título de ejemplo se señala que no se ocupó de implementar un sistema de evaluación de desempeño de los asistentes y de seguimiento de su performance ni de periodicidad de su evaluación”. Que, en otras palabras, se atribuye en esta oportunidad a la señora Arzeno déficit en el adiestramiento de los pilotos en CRM, o sea el déficit en relación al CRM no radica ya en un supuesto vencimiento de Weigel ante la falta de un curso recurrente conforme a la imputación original, sino que por fallas en el adiestramiento de todos los pilotos

de la compañía evidenciadas en una falta de sistema de evaluación y de seguimiento de performance.

Sostuvo que así, no estamos ante la variación del hecho originalmente imputado, sino claramente ante un hecho nuevo, sustancialmente diferente del primigeniamente atribuido a su defendida, ya que una cosa es el vencimiento del plazo para concurrir a un curso obligatorio y otra distinta es que los cursos de CRM dictados en Lapa no conformen a la querrela en cuanto a su utilidad para adiestrar a los pilotos por falta de evaluaciones y seguimiento. Que por lo demás, en relación al supuesto vencimiento del comandante Weigel en relación a su curso recurrente de CRM, este hecho no ha sido imputado por la querrela a la señora Arzeno en ocasión de alegar. Que sigue la imputación y acusa la querrela por el siguiente cargo “haber omitido requerir la implementación de un sistema de seguimiento y supervisión de la aptitud psicológica del personal operativo de la compañía que incluyera recursos profesionales suficientes para asegurar dicho control y que, por ejemplo, el único médico de la empresa, el doctor Gulo, dependía de ella”, “...haber omitido implementar y requerir la institucionalización de un sistema normal y eficaz de canalización, seguimiento y solución de las denuncias del personal de la empresa por violaciones a la seguridad operacional”, “haber hostigado y perseguido al personal de la empresa que formulara denuncias u observaciones referidas al mejoramiento de la seguridad aérea”, “habría exigido a Piñeyro la retractación de sus denuncias u observaciones cumpliendo con el mandato superior de generar una cultura organizacional de desapego a la seguridad”, “haber llevado un registro desordenado de los antecedentes personales del personal operativo de la empresa, imposibilitando su oportuna valoración funcional, cabe referir las falencias y el desorden que evidenciaban los legajos a la hora de computar las vacaciones”, “haber omitido requerir a la conducción mayores recursos para cumplir adecuadamente sus funciones operativas, en particular para permitir la plena vigencia del decreto 671 y para subsanar la falta de personal” .

En este sentido, indicó que la señora Arzeno no tuvo oportunidad de ofrecer prueba y luego defenderse en el debate en relación a estos hechos, y con ello quiere demostrar la gravedad que implicaría el tener por bueno el alegato efectuado por el acusador particular en relación a su defendida.

Agregó que en oportunidad de alegar, también la querrela ha imputado a la señora Nora Arzeno el siguiente hecho: “haber violado el régimen vacacional establecido por el decreto 671/94 particularmente respecto del régimen vacacional del piloto Gustavo Weigel a quien se le adeudaban a la fecha del siniestro 85 días de vacaciones, y alcanza los fines de la imputación con la generación de esta situación riesgosa sin perjuicio de lo cual ya hemos señalado que la fatiga y el estrés pudieron coadyuvar al desarrollo de los hechos; incluso una de sus dependientes Buosi, recordó que informaba a sus superiores sobre las violación a este régimen”.

Adujo que sin perjuicio de que la querrela tampoco atribuyó este hecho a su defendida en ocasión de requerir la elevación de la causa a juicio, lo cierto es que el mismo sí se incluyó en el requerimiento de elevación a juicio del Ministerio Público, a criterio de esa defensa mediante la violación también al principio de congruencia pues la señora Arzeno jamás ha sido procesada por este hecho.

Recordó que luego de haber contestado el abogado representante de la querrela la vista otorgada atento a la nulidad articulada por los abogados defensores de su alegato, el Sr. Presidente tuvo que señalarle que no había respondido a la observación efectuada por esta defensa vinculada al cambio de los hechos imputados a la señora Arzeno, y viéndose en la obligación de responder y ante una evidente orfandad de argumento la querrela echó mano al punto 3.2 de su requerimiento, señalando que supuestamente allí se encontraban imputados los hechos mencionados luego en su alegato. Pero señaló el Dr. Arias que en dicho punto solamente se efectúa una descripción de las causas del accidente pero en ningún momento se efectúan imputaciones de dichas causas a persona alguna.

Agregó que en el mismo, al describirse las causas, se destacan extremos que hacen exclusivamente a la capacitación, designación y control de desempeños de pilotos, todas cuestiones ajenas a la Gerencia de recursos humanos. Que debe decir que una cosa es identificar una posible causa que contribuye a la producción de un resultado y otra muy distinta es imputar la misma a un individuo; que son dos juicios diferentes: el segundo juicio requiere de un ejercicio distinto e involucra otros componentes que en el caso que nos

ocupa, al menos en el punto 3.2 referenciado por la querrela al contestar el traslado, brillan por su ausencia por la simple y sencilla razón que dicho capítulo no estaba destinado a ella, y esto es así porque este juicio de imputación es efectuado por dicha parte recién en el capítulo 5 del requerimiento, donde reitera se imputó exclusivamente a la señora Arzeno el vencimiento del comandante Weigel en cuanto a su curso recurrential de CRM.

Citó asimismo diversa jurisprudencia que avala su postura en cuanto a la violación del principio de congruencia.

Efectuando el correspondiente análisis de la imputación formulada por la querrela a la señora Nora Arzeno en cuanto señaló que la nombrada habría violado el régimen vacacional establecido por el decreto 671/94 particularmente respecto del régimen vacacional del piloto Gustavo Weigel a quien se le adeudaban a la fecha del siniestro 85 días de vacaciones, sostuvo que los acusadores particulares, para construir la equivocada imputación jurídico penal desarrollada en contra de su asistida, invocan en forma genérica el concepto de creación de un riesgo y señalan también en forma genérica que ella no adoptó todas las medidas a su alcance tendientes a evitar el aumento del riesgo causal y enumeran una lista de conducta tanto omisivas como comisivas que, salvo la que está analizando, habrían contribuido de manera determinante a lo que ellos determinan síndrome de riesgo y que supuestamente guardan relación con el accidente del vuelo 3142 de la empresa LAPA.

Que a su criterio, la confusa construcción teórica que realizó la querrela adolece de serias deficiencias.

Repasando algunos conceptos de la dogmática penal moderna a efecto de demostrar la imposibilidad ya de imputar penalmente a la señora Arzeno el hecho en análisis, señaló que se encuentra aceptado que la dirección de una empresa genera una posición de garantía respecto a la evitación de procesos de riesgo o cursos de peligro que surgan de su actividad, sin embargo deben establecerse criterios de imputación dentro de la organización empresarial ya que como todos sabemos no existe el concepto de responsabilidad por el cargo. Que en este sentido, el criterio normativo de atribución de responsabilidad en la estructura empresarial es el de competencia dentro de la organización, el cual conforme lo tiene dicho Bernardo Feijóo Sánchez en su libro “Imputación

objetiva en el derecho penal económico y empresarial” (páginas 39-40) nos sirve para determinar quién o quiénes detentan materialmente competencia con respecto al control de cursos lesivos de la organización.

Que por su parte, Raquel Montaner Fernández en su libro “Gestión empresarial y atribución de responsabilidad penal” (página 75) señala que dicho ámbito de competencia se encuentra constituido por el conjunto de derechos y deberes que el sujeto tiene individualmente. Que para los partidarios de la imputación dentro de la empresa a partir de la idea de dominio, Schuneman, concretamente, la solución es similar, ya que sostienen que debe haber una posibilidad real de controlar el riesgo generado por la estructura empresarial, lo que llaman dominio real sobre la fuente de peligro, y es asimismo tradicional leer entre los autores que se han ocupado de analizar la imputación penal de los directores o gerentes de empresas, capítulos relativos a la competencia basada en la división del trabajo en funciones dentro de la organización.

Que también suelen analizarse las diversas formas de delegación, vertical y horizontal, y los deberes que retiene el delegante (de control, supervisión y vigilancia), quien no necesariamente queda excluido de responsabilidad penal por la delegación; que asimismo, dentro de estructuras horizontales existen ámbitos o secciones completamente diferenciados que funcionan en forma autónoma o independiente y se ha llegado a señalar con razón que en las empresas no todos sus integrantes tienen que tener cuidado de todo lo que pase en la empresa, sino sólo en determinados aspectos de su actividad (Bernardo Feijóo Sánchez en su libro “Imputación de hechos delictivos en estructuras empresariales complejas, centro de investigación interdisciplinario en derecho penal económico”, 2009, página 24).

Expresó que cuando se trabaja en el derecho penal con estructuras empresariales, para poder conducir correctamente las imputaciones que se formulan resulta necesario entre otros aspectos la utilización de conceptos referidos a repartos de tareas, esferas o campos de competencia, roles asignados, ámbitos de incumbencias, en definitiva, a división de trabajo.

Que la relevancia jurídico penal de estos conceptos radica justamente en las consecuencias que supone su aplicación al caso concreto: que existan en una organización empresarial roles asignados o sea división de trabajo

implica que en la misma se han repartido, delegación mediante, las funciones o tareas dando nacimiento así a las competencias y sus respectivas responsabilidades. Que podría afirmarse a esta altura que no existe actividad empresarial en la cual no haya división de tareas, y esta división implica la asignación de determinadas competencias y responsabilidades por las mismas, es decir que cada persona será responsable de su ámbito de incumbencia. Que a la luz de estos conceptos conductores de la imputación penal, repasaré lo acreditado en el debate en relación a la acusación que responde.

Así, recordó los dichos de su defendida en su primer declaración indagatoria en relación a la función de la Gerencia de recursos humanos en LAPA, señalando que “el área de recursos humanos reportaba en LAPA a la Dirección General; las gerencias pares de recursos humanos eran mantenimiento, operaciones, servicio de pasajeros, administración y comercial, su rol era el de un servicio interno que realizaba la gestión administrativa de los recursos humanos. La gerencia de recursos humanos tenía tres divisiones, administración de personal, empleos y relaciones laborales. No manejaba la instrucción técnica, en LAPA cada gerente era responsable por la organización y dirección de los recursos humanos a su cargo, cada jefe dirigía sus equipos y debía respetar los principios legales que corresponden. Yo no podía ir (dijo Arzeno) y cambiar algo sino que la decisión final era del jefe o del jefe del jefe, yo podía dirigir al personal de recursos humanos pero no al de las otras áreas” y en relación a las vacaciones de los pilotos hizo saber que “quiero aclarar que el procedimiento de otorgamiento de las vacaciones es el mismo en todas las áreas de la empresa, el empleado completa una solicitud o parte de vacaciones, el jefe se la aprueba y lo envía a recursos humanos para que haga la liquidación del plus vacacional y el archivo del parte”. Que, en definitiva, desde la primera intervención que tuvo esa parte en el debate, se señaló que todo aquello referido al otorgamiento y denegación de las vacaciones como también el control de los saldos adeudados por este rubro era en LAPA responsabilidad de cada uno de los gerentes respecto del personal a su cargo.

Que por su parte sostuvo el encargado de la delegación original de esta función en sus gerentes, Ronaldo Boyd, en su declaración del 12 de Mayo del año 2008 y respondiendo a una pregunta efectuada precisamente por la

querella que “la responsabilidad por las asignación de las vacaciones era de cada área, cada gerente tenía la responsabilidad de asignar vacaciones, lo que hacía Recursos Humanos era intervenir administrativamente liquidando esas vacaciones, calculando el plus vacacional como bien describió el señor Paredes”. Recordando lo dicho por Alejandro Paredes, Gerente de administración del personal en LAPA, dependiente de la Gerencia de recursos humanos, éste sostuvo que “...todo lo que era la programación y la autorización de las vacaciones estaba delegada en cada gerencia, la programación y concesión de vacaciones era responsabilidad de cada gerencia; que en este caso puntual refiriéndose a los pilotos de la gerencia de operaciones, era responsabilidad de la gerencia de operaciones la programación y concesión de las vacaciones... la intervención que tenía la gerencia de recursos humanos en este caso bajo mi gestión era recibir la notificación de la gerencia el parte de vacaciones firmado por el interesado y autorizado por la gerencia respectiva, lo que se hacía particularmente en el sector era: esa información se cargaba a los fines de liquidar el anticipo de vacaciones y el pago del plus vacacional en la liquidación del sueldo que corresponda, nuestra intervención o mi intervención como responsable en el área era exclusivamente a los fines del pago del anticipo y el plus vacacional o sea a los fines de la liquidación, yo no tenía injerencia de ningún tipo en lo que era la autorización o aprobación de las vacaciones, yo actuaba una vez que me llegaba el parte de vacaciones en el proceso que era de mi competencia y nada más”.

Que en respuesta a una pregunta efectuada por el Sr. Fiscal respecto de quién regulaba el cumplimiento del decreto 671, Paredes señaló “función mía no era, esa responsabilidad estaba en Operaciones, mi área no tenía a su cargo hacer cumplir la 671, Recursos Humanos no lo tenía como responsabilidad”.

Que lo expuesto nos indica que en LAPA, en lo que respecta al rubro vacaciones y su administración, existía una clara delimitación objetiva de competencia en cabeza de cada uno de los gerentes en relación al personal a su cargo; que en otras palabras, el rol que desempeñaba cada gerente en la compañía, su esfera o ámbito de competencia, incluía la administración de las vacaciones de cada uno de sus dependientes, en el caso de los pilotos,

concretamente en el caso del comandante Weigel, la responsabilidad de otorgarle, denegarle o cancelarle las vacaciones, como también registrar determinados eventuales saldos era un rol exclusivo de la gerencia de operaciones. Que la restante prueba testimonial reunida a lo largo del debate que confirma lo expuesto es abrumadora, y basta con recordar los testimonios de pilotos como Juan Escriña, Jorge Oliveira, Raúl Novo, Enrique Díaz Jurado, Marcelo Velázquez, Alberto Baigorri, Flavio Schuster, Conrado Lipka, Eduardo Colodro, Daniel Amigo, como tantos otros.

Que por otro lado, el procedimiento descrito por el Manual de operaciones de la compañía también es claro: en el punto 3.3.6.3 bajo el título ‘solicitud de licencia’, se establece que el piloto solicitará la licencia por escrito ante la gerencia de línea, la gerencia de operaciones analizará la solicitud y le informará al solicitante y a recursos humanos.

Que todo esto señor presidente ha conducido curiosamente al acusador particular a señalar en la primera etapa de su exposición que “ha quedado acreditado para esta querrela que el otorgamiento la denegación de las vacaciones y el control del vencimiento de las vacaciones le correspondía a la gerencia donde revistiera cada uno de los afectados por esta deuda, en el caso de los pilotos, la gerencia de operaciones”.

Que lo expuesto hasta aquí nos conduce a una primer conclusión: por encontrarse fuera del ámbito de competencia de la Gerencia de recursos humanos o, dicho de otra forma, por no incluirse dentro del rol del cargo de Gerente de recursos humanos todo aquello referido a las vacaciones de los pilotos de la empresa LAPA, no puede imputarse a la señora Arzeno la supuesta deuda que registraba el comandante Weigel; y ella no puede ser considerada responsable de una supuesta falta cometida en un ámbito ajeno a su esfera de competencia dentro de la empresa y concretamente dentro de la gerencia de operaciones. Que Nora Arzeno no tenía ningún poder de decisión ni dominio sobre la concesión de las vacaciones, y por esta razón no ha contribuido a la creación de ningún riesgo jurídicamente desaprobado. Que en consecuencia, no es posible imputarle conducta típica alguna ya que no se encuentran configurados los requisitos necesarios para esta imputación.

Que es tan evidente la imposibilidad de imputar a la señora Arzeno esta supuesta violación al decreto 671, que los miembros del Ministerio Público, persuadidos de esta realidad en ocasión de solicitar la absolución de su defendida, ni siquiera hicieron mención a este tema de vacaciones adeudadas a los pilotos, siendo que en su acusación original se encontraba incluido este cargo.

Que en su forzada e infundada imputación, la querrela intenta sostener que la Gerencia de recursos humanos no era ajena al manejo de las vacaciones de los pilotos, y afirma para ello que incluso uno de sus dependientes –Buosi- recordó que informaba a sus superiores sobre las violaciones a este régimen. Que esta información a los superiores -según lo destacó el Dr. Aleman en su exposición- supuestamente se efectuaba a través de la confección por parte de Alejandra Buosi de un informe preventivo que era entregado supuestamente a sus jefes. Adujo el Dr. Arias que la testigo Buosi no ha hecho otra cosa que faltar a la verdad y en consecuencia confundir al tribunal incurriendo en contradicciones en su confusa declaración. En cuanto al supuesto informe preventivo al que hace mención la querrela, debe recordar que Buosi sostuvo que era un informe sobre posibles deudas aún no generadas, que no correspondía que ella lo hiciera, que no era su función ni la de recursos humanos el controlar saldos de vacaciones de los pilotos, y agregó luego que por lo demás no sabía a quién le correspondía esa función y que no conocía sobre la existencia de deuda de vacaciones a los pilotos de LAPA.

En cuanto a lo que dijeron los superiores de Buosi sobre la existencia de los informes preventivos señalados por la querrela, la señora Nora Arzeno en su segunda declaración de ampliación de indagatoria señaló que jamás en su vida vio o supo de la existencia de estos informes elaborados por Buosi; Alejandro Paredes, jefe de Buosi, al ser preguntado sobre una grafía que dice en un parte de vacaciones que “se anulan porque no están autorizadas”, que Buosi negó le perteneciera, afirmó que era la letra era de ella. Asimismo, negó conocer la existencia del informe preventivo aludido.

Que, en definitiva, Buosi mintió cuando se le preguntó respecto de quién autorizaba las vacaciones de los pilotos, mintió cuando se le preguntó de quién era la letra que figuraba en un parte de vacaciones del piloto Bulla, y

mintió también al referirse a la existencia del informe preventivo de vencimiento de vacaciones, y que la querrela haya echado mano a su testimonio para sostener que la gerencia de recursos humanos no era ajena al tema vinculado a la administración de vacaciones de los pilotos, nos revela la absoluta falta de pruebas con las que cuenta dicha parte para sostener sus infundadas imputaciones.

Expresó que esa defensa entiende que la conclusión a la que hemos arribado en cuanto a que no puede imputarse a la señora Arzeno la supuesta deuda que registraba el comandante Weigel, pues todo aquello referido a las vacaciones de los pilotos de la empresa LAPA se encontraba fuera del ámbito de competencia de la Gerencia de recursos humanos se mantiene incólume pues a partir de todo lo expuesto, el testimonio de Buosi de ninguna manera conmueve la voluminosa prueba que confirma lo que señala.

Que en otro orden y siempre vinculado a este aspecto de las vacaciones de los pilotos, no puede pasar por alto esa defensa algo que se ha dicho hasta el cansancio en el debate y que no ha sido controvertido durante el mismo, y es lo siguiente: que la deuda de vacaciones era conocida por los funcionarios de la empresa y la misma se generó en su gran mayoría en períodos anteriores al año 1996, época en la que asumieron sus cargos casi todos los aquí imputados; que por decisión de la Gerencia general la empresa reconoció la deuda de los pilotos disponiendo que éstos fueran tomándose las vacaciones adeudadas progresivamente y conforme lo iba autorizando la Gerencia de operaciones; que el control de la habilitación de vuelo del piloto dependía del propio profesional y eventualmente del área técnica, la Gerencia de operaciones; que la Gerencia de Recursos humanos, sin perjuicio de no conceder ni denegar vacaciones no podía tampoco desprogramar a un piloto con deuda de vacaciones ni tenía facultades para bajarlo de vuelo, ni intervenía en su programación. Recordó en este punto lo expresado por Ronaldo Boyd en su declaración prestada en la instrucción, como así también por Valerio Diehl. Que por su parte, la licenciada Arzeno dijo que “no estaba dentro de mis responsabilidades permitir o prohibir que un tripulante vuele, no estaba dentro de mis competencias o atribuciones controlar la vigencia de las habilitaciones de los pilotos, esa función se encuentra asignada por la reglamentación de aeronáutica al propio

tripulante y al área técnica tal como lo describe el manual de operaciones, y Recursos humanos no tenía asignado el control de la vigencia de las habilitaciones aeronáuticas de ninguno de los empleados de la empresa, no podía decidir quién volaba y quién no” y agregó “Recursos humanos no podía ir a aeroparque y bajar de vuelo a un piloto o desprogramar a un piloto al que se le debían vacaciones, esto es un absurdo, mucho más al señalar que yo desde la gerencia de recursos humanos era la responsable de la habilitación de un piloto siendo que el mismo es responsable en primera instancia por tal habilitación y está bajo el control de la gerencia técnica respectiva. El piloto, su habilitación, su licencia, son cuestiones exclusivamente técnicas”.

Insistió también en lo declarado por Paredes, que negó que haya estado a cargo de la gerencia de recursos humanos el control de la habilitación de vuelo o el control en general de las habilitaciones del personal de vuelo de la compañía, y también negó que dicha gerencia tuviera facultades como para impedir que un piloto con deuda de vacaciones volara o tomara un vuelo o fuera programado.

Que la inequívoca conclusión a la que se arriba a la luz de lo que se acaba de repasar es la siguiente: no sólo la administración de las vacaciones de los pilotos era un tema ajeno a la competencia de la Gerencia de recursos humanos sino que las decisiones tomadas como consecuencia de la deuda de vacaciones de pilotos tampoco fueron adoptadas en el ámbito de la gerencia de recursos humanos; que las gerencias involucradas en la discusión y la decisión de los extremos vinculados a vacaciones de los pilotos eran la Gerencia general y la Gerencia de operaciones; que no era competencia de la Gerencia de recursos humanos controlar la vigencia de las habilitaciones de los pilotos, no permitía ni prohibía que un tripulante vuele, no podía decidir quién volaba y quién no, no podía ir a Aeroparque y bajar de vuelo a un piloto o desprogramar a un piloto al que se le debían vacaciones.

Señaló que es doctrina dominante la que señala que la estructura del tipo objetivo del delito de comisión por omisión consta de tres elementos, situación típica de la que surge un deber de actuar o una posición de garante, ausencia de la conducta debida o resultado y capacidad individual de realizar esta acción o posibilidad de evitación del resultado; y de la prueba reseñada se

desprende con absoluta claridad que ninguno de estos elementos computan en relación a su asistida. Que la capacidad de acción de Arzeno en el marco de su competencia funcional frente a la posibilidad de evitar resultados era nula, señalando el Dr. Arias que para la configuración del injusto penal es necesario en primer lugar que una conducta contenga un riesgo típicamente relevante y segundo que se constate la evitabilidad cualificada del sujeto respecto del hecho lesivo; que las normas de conducta que emite el derecho penal no se dirigen a todo aquel que se haya vinculado de cualquier modo a un proceso lesivo sino tan solo a aquellos sujetos que se hallan en una posición de inevitabilidad especial o cualificada respecto al proceso lesivo (Ricardo Robles Planas en su libro “La participación en el delito: fundamento y límites” página 198).

Que, por su parte, Jacobs nos advierte que en todo curso dañino pueden participar varias personas, por lo que entran en consideración varios ámbitos de organización en los que puede ser encontrada la razón determinante del curso. Que a partir de esta idea desarrolla la imputación jurídico penal en donde intervienen varias personas, varios ámbitos de organización, y en este sentido, explica Jacobs que no podrá imputarse la persona sin la presencia de la evitabilidad tanto subjetiva, poder prever la consecuencia dañina, como objetiva, que sea deber suyo evitarla.

En cuanto a la cuestión vinculada a la deuda de vacaciones del piloto Weigel imputada por la querrela, mencionó la imposibilidad legal de imputar la deuda de vacaciones del piloto Weigel al resultado pues la misma definitivamente no presenta nexo alguno con lo acontecido la noche del 31 de Agosto de 1999; que la supuesta deuda de vacaciones no resiste el juicio de imputación de resultado, y es por ello que la querrela jamás ha podido explicar por qué una deuda de vacaciones al comandante Weigel ha generado un peligro concreto sobre la aeronave que iba a realizar el vuelo 3142 con destino a la ciudad de Córdoba la noche del 31 de Agosto de 1999, y mucho menos ha podido explicar cómo esa deuda se ha visto reflejada en el resultado (desastre aéreo) imputado a la señora Arzeno.

Adujo que la estructura de la teórica de la imputación objetiva utilizada por la querrela para montar su acusación se encuentra desgrabada sobre dos ejes fundamentales; el primer eje radica en la comprobación de la existencia

de un riesgo prohibido o jurídicamente desaprobado creado por la conducta del sujeto, lo que se denomina en dogmática la base del juicio de imputación, y ya se ha visto cómo la señora Arzeno no ingresa en este eje; y el segundo eje consiste en la comprobación de que ese riesgo se haya realizado en el resultado; y este segundo análisis es el que permite imputar legítimamente el resultado a la conducta que a esa altura ya sabemos ha creado un riesgo jurídicamente desaprobado; que dicho de otra manera, el riesgo desaprobado creado por la conducta típica debe verse reflejado en el resultado para poder sostener así que éste, o sea el resultado, es producto del primero, o sea del riesgo. Que si no es posible arribar a esta conclusión la conducta no puede ser imputable a nadie.

Expresó que son varias las fórmulas desarrolladas por la moderna doctrina penal para poder reconocer si existe o no la realización del riesgo en el resultado, y la que utiliza es aquélla que expresa que para la determinación de la realización del riesgo en el resultado hay que atender a la verificación de si el curso causal dañoso realmente acaecido se encuentra entre aquellos que fundamentan la prohibición de la conducta peligrosa desplegada por el autor. Que de este modo nace el concepto de fin de protección de la norma o ámbito de protección de la norma penal. Que si llevamos estos conceptos al caso que nos ocupa veremos que al encontrarse descartado como un factor o como una causa de lo sucedido con el vuelo 3142 de la empresa LAPA la fatiga de vuelo, fin de protección de la norma supuestamente incumplida o sea el decreto 671 (según pericias de Prelooker, Morera, Díaz y Goldstein), esta supuesta falta al citado decreto no puede ni debe ser computada como una acción provocadora del resultado.

Sostuvo que a la luz de lo dictaminado por la totalidad de los peritos no se entiende tampoco de dónde la querrela extrae la conclusión de que la fatiga y el estrés de los pilotos pudieron coadyuvar al desarrollo de los hechos, ya que en ningún pasaje de la investigación se ha sostenido lo expuesto ahora por los acusadores particulares, y lo que es peor aún, es que la querrela presenta a la inexistente fatiga y al estrés como una hipótesis, utiliza potenciales “que pudieron coadyuvar al desarrollo de los hechos”, cuando a esta altura lo cierto es que se necesitan certezas y ya no más construcciones hipotéticas alejadas definitivamente de la prueba acumulada a lo largo de todos estos años.

Que, en definitiva, ha podido acreditarse en este debate que todo aquello vinculado con la administración de las vacaciones de los pilotos en la empresa LAPA, extremo regulado por el decreto 671/94, se encontraba fuera de la competencia delegada a la Gerencia de recursos humanos, y es por ello que la señora Nora Arzeno no puede ser imputada bajo ninguna modalidad por una supuesta violación al citado decreto en perjuicio del comandante Weigel. Que ella no ha contribuido a la creación de un riesgo jurídicamente desaprobado, su situación es absolutamente atípica, y por lo demás esta supuesta violación al decreto 671 en cuanto al comandante Weigel no se encuentra reflejada en el resultado, por lo que tampoco puede ser motivo de imputación y en consecuencia debe descartarse.

En cuanto a las demás imputaciones, señaló que las mismas son producto de la flagrante violación al principio de congruencia al que ya se he referido. Recordó en este punto lo dicho hace ya algunos años por la Cámara Federal de Apelaciones en ocasión de revocar el primigenio procesamiento dictado en relación a su defendida.

Que por todo lo expuesto, solicitó que al momento de fallar se absuelva a Nora Silvina Arzeno, introduciendo las reservas de casación y caso federal.

A continuación, el Dr. Mariano FRAGUEIRO FRIAS, defensor de los procesados CHIONETTI y BORSANI efectuó su alegato.

Manifestó que una de las cuestiones que evidentemente ha notado con preocupación, es todo lo relacionado a las normas internacionales, como el tema de la reglamentación internacional OACI, que siendo la Argentina un país signatario, debe tener un cumplimiento de alguna manera mas rápido y más activo, independientemente de quien regule el sistema aeronáutico privado en la Argentina.

Dijo que cree que a lo largo del juicio ha quedado en evidencia que hay cierto descontrol normativo que no es bueno para el país y para la comunidad que continúe de esta manera. Que por otro lado, algo más que hemos visto durante el debate y que con preocupación escuchamos luego de muchísimas declaraciones es la cuestión relacionada con el INMAE; que sabemos que el tema de la aptitud dentro del contexto mundial no es unánime pero de hecho en

la Argentina está el INMAE y ve con alarma que un profesional diga que tiene que atender 30, 40 ó 50 pilotos por día, cuando es quien tiene que dar el visto bueno por el alcance del estudio psiquiátrico que se realiza.

Mencionó que también hay otra cuestión en evidencia y que ha quedado latente en el juicio, y es que para determinadas empresas, que por su magnitud el ciudadano confía en ser trasladado, en realidad hoy no hay ninguna norma -pero debería haber- que indique que tiene que tener un gabinete psicológico psiquiátrico.

En relación al tema de los obstáculos, estimó que la oportunidad de lo que dispuso el tribunal le ahorra hacer otras referencias, pero cree que era una cuestión pendiente que fue muy oportuno resolver y en este sentido este proceso ha traído ya un beneficio. Que quedan cuestiones pendientes; el aeropuerto sigue estando en el mismo lugar, no se solucionó lo del cerco anti-colapsable, y entiende que hay un punto de coincidencia de todos los que estuvimos dentro de este debate de que alguna solución tiene que tener.

Agregó que otra cuestión es la relativa a la programación en la que no hay absolutamente ninguna normativa vinculada a ella; como tampoco hay ninguna disposición que diga cómo el sistema aeronáutico aerocomercial privado debe preparar a los que van a programar a las parejas, si tiene que tener algún título.

Con relación al tema de instrucción de pilotos y los instructores que certifican la idoneidad, también vemos que los accidentes son en su mayoría por temas vinculados a factores humanos y esos instructores no están preparados en factores humanos, con lo cual en ese aspecto también la legislación tiene un vacío; ellos no son expertos en CRM, es decir conocen el avión en que pueden instruir pero en definitiva, en el aspecto que es más peligroso a los efectos de los accidentes, no hay ninguna norma que diga qué especialización deben tener, y sería aconsejable que un instructor sea además facilitador o tenga los conocimientos de aquello que es una de las cuestiones por las que más se producen los accidentes.

Que otra cuestión vinculada a la instrucción y es lo que va a ser propiamente su defensa, está relacionado con que hemos escuchado permanentemente que los autores son los pilotos, que los responsables son

Weigel y Etcheverry, y distintas maneras de atribuirles la responsabilidad penal a los pilotos, y realmente solamente una apreciación ligera sobre esto puede generar una certeza o por lo menos un grado de confiabilidad jurídica en cuanto a lo que se está diciendo porque están muertos, no se han podido defender, más allá de lo que hemos escuchado en la desgrabación que por cierto nos sorprende; que en definitiva, cree que el principio de inocencia del que ellos gozan por que no se pudieron defender, también les es aplicable. Que entiende que con el accidente y por la muerte de los pilotos, este proceso no pudo develar muchas cuestiones que hubiera sido de vital importancia poder despejar, y esto está vinculado también a que no estuvieron acá y son inocentes. Agregó que también son inocentes los imputados, también lo es Gabriel Borsani, quien a su criterio no tiene absolutamente nada que ver con el hecho que ocurrió en el sentido penal.

Expresó que en esta búsqueda de un responsable por parte de la sociedad, hay casi como una reacción humana que debe ser entendida como tal de tratar de encontrar que haya responsables vivos, y esto se ha dado en la historia de la humanidad. Se refirió al análisis efectuado por un filósofo francés, René Girard, acerca de esta temática, y trata cómo fue el fenómeno de la persecución a lo largo de la historia buscando los responsables de determinadas catástrofes, tragedias o revelaciones divinas; como así también al libro “Scapegoat” del citado, que describe el tema del chivo expiatorio.

En primer lugar, refirió que analizará la acusación de la fiscalía, que también –como el de la querrela- padece la falta de coherencia o congruencia.

Así, esgrimió que Borsani fue indagado por no haber realizado diligentemente todas aquellas obligaciones y actividades propias de su cargo; que esa es la enunciación y después se hace una descripción de una serie de cuestiones que serían lo que daría la pauta de que no fue diligente el señor Borsani en la actividad que realizaba como jefe de línea y dice “habiendo permitido el ingreso a la empresa de personas que no son idóneas, el desarrollo de una instrucción deficiente, la presentación ante Fuerza Aérea Argentina a los fines de habilitación y el otorgamiento de funciones en las tareas de pilotos y copilotos”. Que como puede verse acá no hay ninguna cuestión relacionada a

incumplimientos o inobservancias de normas reglamentarias sino que se le imputa una actitud de falta de diligencia. Que con posterioridad, en la imputación que se formaliza en el requerimiento de elevación a juicio tenemos lo mismo, la estructura es idéntica, hay algún agregado, alguna cuestión más, alguna conducta o algún cargo. Que entonces allí se le imputa no haber realizado diligentemente y vuelve a enumerar el ingreso a la empresa, el desarrollo de una instrucción deficiente, la presentación ante la fuerza aérea a los fines de la habilitación, pero agrega dos cuestiones nuevas: que “el avión fuera operado por personal deficientemente capacitado” –esto originariamente no estaba- “e indebidamente habilitado e inhabilitado para ejercer funciones”.

Adujo que si vamos al alegato reciente que efectuaron los Dres. Friele y Rívolo se advierte una complejidad mayor, porque acá no solamente hay agregados sino que no coincide lo que dicen uno –al principio- y otro –al final, al pedir la pena-; y lo novedoso o lo sorpresivo es que al finalizar la imputación dice “se le imputa la culpa antirreglamentaria... esta parte la enrostra a Borsani la violación de lo expuesto en el capítulo 2 artículo 2 2 3 incisos a, b, c, d, e y g del Manual de Operaciones”, cuando esto no había sido descrito como una violación reglamentaria en ninguno de los dos actos que yo acaba de mencionar.

Luego de leer lo que dijo en primer lugar el doctor Rívolo y la descripción de la serie del manual de operaciones en relación a las obligaciones que tiene el jefe de línea, señala el Dr. Fragueiro Frías que aquél agrega un punto que es la falta de coordinación de la programación. Que ahora bien, cuando el doctor Friele vuelve sobre este aspecto dice “no cumplió con las obligaciones propias de su cargo”, que “avaló la instrucción y el ingreso de Weigel y Etcheverry”, que “programó a Weigel para el vuelo”, cuando en realidad en la imputación del doctor Rívolo no era “haber programado”, era “no haber censurado la combinación de los pilotos”, y le parece que una cosa es programar y otra es censurar; que censurar es que no debió haber permitido esa programación; que un acto es el de programar y otro es el de desintegrar esa programación o advertir pero no ‘programar’ como decía originalmente la imputación.

Que en cuanto al tema reglamentari, entiende que hay un elemento sorpresivo; que la violación de las obligaciones del manual de operaciones en

ningún momento hasta que se produjo la acusación del alegato, fue mencionada por la fiscalía, y en realidad esto parece que no es una cuestión que sea accidental y no se le deba prestar atención. Que por un lado, sin alternativa, lo que está haciendo ahora la fiscalía es imputar una inobservancia reglamentaria, por eso habla de culpa antirreglamentaria y la fuente de esa culpa antirreglamentaria sería el manual de operaciones. Que él entiende que no se puede tomar como fuente antirreglamentaria el manual de operaciones, y cree que se está afectando hasta incluso la taxatividad desde el punto de vista penal o el principio de legalidad.

Expresó que el artículo 196 dice claramente que “será reprimido con prisión el que por imprudencia, negligencia, por impericia o por inobservancia de los reglamentos”, y que el propio derecho administrativo señala que el reglamento son normas de carácter general, no son específicas, es lo contrario a acto administrativo y en realidad tiende a producir efectos en forma indeterminada.

Que si nosotros analizamos el manual de operaciones, y alguno de sus artículos, advertimos por ejemplo que en el prefacio del Manual de 1997 el mismo Diehl, quien lo firma, dice “que este documento sirva de guía permanente y de libro de consulta” en cuanto al uso y contenido; el capítulo 4 del manual dice “por su naturaleza al describir políticas y procedimientos son confidenciales”; es decir que el manual es confidencial, justamente lo opuesto a la publicidad que podría llegar a tener el reglamento, porque es el manual de LAPA y no es el manual de ninguna otra empresa, entonces el mismo gerente de operaciones está diciendo es confidencial, o sea que en realidad para su personal, esto no es para ser compartido con otros de otras líneas, sino es específico. Que después trae un concepto que realmente demuestra el verdadero alcance del manual, el punto 1. 4. 1. dice “nada de estos manuales cuidadosamente detallados y enmarcados puede reemplazar el ejercicio de un buen juicio aeronáutico”; es decir que por debajo del juicio aeronáutico está este manual; y cuando se refiere al alcance del punto 1. 2 dice “LAPA está sujeta a las normas legales de carácter general que regulan la actividad”, o sea normas legales de carácter general -no dice a este manual-, sino son las normas legales de carácter general, y las que rigen según el propio manual son el Código Aeronáutico,

ROA-TAC, NESTAR; o sea que con eso podemos ir viendo cuál es la verdadera naturaleza de este manual para poder discernir si cuando la fiscalía nos dice que hay un incumplimiento de orden reglamentario y después nos cita todos los incisos referentes a las obligaciones, en el caso de Borsani, es legítimo, es válido hacerlo o no es válido, entendiendo esa defensa que no lo es.

Agregó que por la forma en que está estructurado el manual, de una ligera lectura se advierte que en realidad las obligaciones que crea son de responsabilidad ante el superior y por eso dice “el gerente de operaciones es responsable ante el gerente general...”, “el asistente de la gerencia de operación es responsable ante el gerente de operaciones”, “el jefe de línea es responsable ante la gerencia de operaciones” y así sucesivamente “los pilotos instructores son responsables ante...” y va estructurando un sistema o un procedimiento interno que hoy en día las empresas –no sólo aeronáuticas- de alguna magnitud lo tienen.

Que evidentemente, cuando la fiscalía enrostra que la conducta es la violación -por la cual encuentra subordinación en el artículo 196- es absolutamente equivocado, incluso si uno recurre a lo que dice el mismo código en el art. 77: “la expresión reglamentos u ordenanzas comprenden todas las disposiciones de carácter general dictadas por la autoridad competente en las materias que trate”.

Que ya sabemos que el Manual de LAPA lo hicieron comandantes, lo presentaron ante la autoridad aeronáutica, y esto es algo que no se puede negar, pero ni tiene carácter general ni tampoco fue dictado por la autoridad competente; estamos frente un acto individual, administrativo, con lo cual este elemento sorpresivo de querer de alguna manera subsumir las conductas en un incumplimiento reglamentario entiende que es absolutamente irregular, y desde el punto de vista del momento en que fue introducido, no ha permitido a la defensa ejercer correctamente y rebatir las imputaciones novedosas que se introdujeron en el alegato.

Que imputar falta de diligencia no es lo mismo que imputar una conducta antirreglamentaria, y al haber sido incorporado recientemente inclusive en referencia a cada uno de los incisos que el señor Borsani habría violado, en realidad los privó en cada caso de demostrar por qué cuando se le dice no controló, sí controló, cuando se le dice que no vigiló, sí vigiló, e inclusive a

ninguno de los testigos que pasaron por el debate, pilotos instructores, en realidad pudo interrogárselo acerca de esa forma especial de describir la conducta antirreglamentaria.

Mencionó que, por otro lado, también quiere tratar una cuestión vinculada a los actos propios de la fiscalía, y el principio de derecho que impide a un sujeto colocarse en un proceso judicial en contradicción con su anterior conducta. Se refirió entonces a varias cuestiones de conductas vinculadas al Ministerio Público que son el tema vinculado al sobreseimiento de los instructores, al sobreseimiento del titular de Prevac, a la imputación que se le efectúa al doctor Lentino.

Sostuvo que ya hemos aprendido que los instructores son aquéllos que certifican la idoneidad de los pilotos, y muchos instructores estuvieron procesados en esta causa y en un primer momento se les decretó una falta de merito, como el caso de Sánchez -quien habilitó a Weigel para ser comandante y certificó la idoneidad de Weigel-, el de Baigorrií, el de García y el de Ossa. Que en dicha resolución de la Cámara, confirmando lo resuelto por el juez de primer grado, se dice respecto a ellos “todos los instructores de vuelo respecto de los cuales el a quo decretó falta de mérito comparten los suscriptos la decisión adoptada pues no existen pruebas suficientes como para afirmar a esta altura que hayan contribuido de algún modo en la producción del accidente. Ello por cuanto si bien tuvieron oportunidad de inspeccionar al piloto y al copiloto del avión lo cierto es que parecen haber cumplido con su labor, al punto tal de que incluso hicieron constar las fallas que surgían de los exámenes, circunstancia que luego debió haber sido analizada por sus superiores toda vez que tal tarea puede afirmarse que en esta instancia necesariamente se integra con la posterior”. Que después el juzgado de primera instancia sobresee a los instructores y a Novo, y en relación a los instructores el doctor Torres dice que “por su calidad de instructores de vuelo se les imputó el no haber realizado diligentemente todas aquellas obligaciones o actividades propias de su cargo consistentes en haber permitido sin tomar los debidos recaudos de cautela y precaución el ingreso a la empresa, el desarrollo de una instrucción, la presentación ante la Fuerza Aérea”, y después dice “si bien los imputados inspeccionaron a Weigel y Etcheverry en distintas oportunidades lo cierto es que cumplieron con su labor”... “pues

dejaron asentados los comentarios que consideraban pertinente circunstancia que debió ser posteriormente evaluada por los respectivos gerentes, quienes tenían la posibilidad efectiva de analizar el conjunto de antecedentes. Corresponde entonces el sobreseimiento...” .

Señaló el Dr. Fragueiro Frías que este sobreseimiento no fue apelado por el fiscal, es decir que entendía que los instructores certificaron correctamente la idoneidad, sino va de suyo que la conducta de la fiscalía debió haber sido otra, recordando que sí lo apelaron los querellantes. Que en cuanto al tema de Novo, que tampoco apeló el fiscal, en la resolución se trata un bloque de personas que aparentemente revistirían la misma calidad dentro de la empresa LAPA y es por eso que dice en un párrafo el juez “debe destacarse que Tomas Bunsel, Lavin, Binder, Narváez, La Fuente, Ricardo Wilson, y Raúl Novo, no tuvieron injerencia en cuestiones operativas de la empresa LAPA”, es decir que esta decisión dice que Novo que era el titular de PREVAC y en un momento reportaba a la gerencia de operaciones o a la Gerencia general -según qué manual- no tenía ninguna función, y este sobreseimiento el fiscal tampoco lo apeló.

Que aparentemente, en la concepción del Ministerio Público, salvo que haya un plus diferente al tema de la instrucción y de la idoneidad, que tenga que tener el jefe de línea y que no lo tuvieron los instructores, estaba de acuerdo con que la idoneidad de Weigel y Etcheverry estaba bien certificada, o sea, eran idóneos porque sino es imposible este tipo de conducta.

Refiriéndose al argumento del Sr. Fiscal al construir la acusación del Dr. Lentino, acerca de que incumplió los deberes de funcionario porque en realidad el personal que tenía a cargo del INMAE no consultó los antecedentes psicológicos, médicos, personales, aeronáuticos de los pilotos, situación que nunca hubiera posibilitado una comprensión dinámica y profunda de los rasgos indicadores de personalidad que los tornaban peligrosos para la actividad aérea y por vía de la consecuencia de experimentación de ciertas acciones preventivas, alegó el Dr. Fragueiro Frías que por un lado dice que Lentino no controló a sus inferiores cuando en realidad había rasgos psicológicos peligrosos en Weigel y Etcheverry, y por otro lado tenemos que los instructores habían certificado bien la idoneidad de los pilotos, con lo cual advierte que la fiscalía, en los distintos

momentos del proceso, ha utilizado de una forma arbitraria argumentos para imputar hechos a uno, no imputárselos a otro, dividir una misma prueba en forma favorable y desfavorable, con lo cual demuestra una absoluta parcialidad.

Manifestó que esta acusación carece de razonabilidad, es absolutamente incoherente, es contradictoria, por ejemplo en lo que es el tema de programación, porque cuando dice “es un hecho que si este comandante hubiese volado con otro copiloto, que hubiese tomado con normal dedicación e importancia el control de la lista de procedimientos el accidente no hubiese ocurrido”, realmente no se puede entender de qué manera dice que está mal habilitado por un lado pero por otro lado considera que si hubiera volado con otro comandante el copiloto, o si el comandante hubiera volado con otro copiloto; que si podía volar con otros -tanto uno como el otro mal habilitados- no estaba mal. Que por un lado dice que estaban mal habilitados y por otro lado que en realidad el defecto está en la formación de la pareja; y, en definitiva, son acusaciones o cargos que se excluyen una a otra porque en realidad si estaban mal habilitados no podían ser programados, y si podía ser programado con otros en realidad no estaba mal habilitado, y esto es básico por principio de identidad, congruencia y porque no puede ser una cosa y la otra. Que también insiste después cuando dice “también señala en cuanto a la programación conjunta de Weigel y Etcheverry que la Junta de Investigaciones en su informe ha considerado importante consignar el tema de la compatibilidad de los pilotos”, y sigue “Borsani no ejerció adecuadamente su actividad de vigilar a los pilotos nombrados al omitir adoptar medidas tendientes a evitar que estuvieran juntos”, y como ejemplo señala el defensor, que podía ser programado con otro. Que agregó el Sr. Fiscal que “Borsani es entonces responsable directo de este fatal apareamiento de pilotos y sólo basta señalar conforme indicara ilustrativamente Maizares, que trabajaba en la jefatura de operaciones como empleado de la gerencia...”.

Acerca de la acusación, dijo que se le atribuye a Gabriel Borsani no haber realizado todas aquellas obligaciones a su cargo de jefe de línea habiendo permitido sin tomar los debidos recaudos de cautela y precaución...” y el Sr. Fiscal enumera una serie de cuestiones; pero no se detallan cuáles son las obligaciones que no realizó Borsani, por otro lado, Borsani tenía jefes

superiores que en ningún momento le dijeron que estaba haciendo alguna cosa mal, y están como prueba las felicitaciones no sólo de sus superiores inmediatos como Diehl sino también de la señora Arzeno y de Boyd en cuanto a cómo se desempeñaba como jefe de línea, con lo cual cuando la fiscalía dice que no cumplió con sus obligaciones no se entiende cuáles son las obligaciones que no cumplió porque no están detalladas. Que por otro lado, siempre obró de conformidad a lo que surge del NESTAR y ni la Junta de Investigaciones ni la NTSB dijeron nada en cuanto a algo que haya hecho mal; y además los pilotos que declararon en este debate tampoco pusieron en evidencia que hubiera hecho algo mal relativo a las funciones que él cumplía.

Agregó que también se le imputa el desarrollo de una instrucción deficiente, en general, pero ningún piloto dijo en este debate que haya sido deficientemente instruido, es más pudimos comprobar que vuelan en otras líneas tanto en Argentina como en el extranjero, ocupan cargos importantes, y evidentemente el tema de una instrucción deficiente a lo sumo lo podemos analizar en relación a Weigel y Etcheverry. Que además, la instrucción a la cual eran sometidos todos los aspirantes estaba estandarizada, no es que algo que podía inventar Borsani, es lo que estaba aprobado por las autoridades aeronáuticas, y nada da cuenta de esta instrucción deficiente que hubiera tolerado o ejecutado Borsani. Señaló en qué caso el jefe de línea debe intensificar la instrucción de un piloto -independientemente de que uno piense que es incorrecto o correcto-, de acuerdo al manual, y le impone la obligación al jefe de línea de intensificar la instrucción cuando haya sido calificado con lo que denominaron acá “below standard”, es decir por debajo del nivel de LAPA. Mencionó que Bruggia, a quien tanta importancia se le da y que fue el instructor que reprobó a Weigel, no lo hizo con esa calificación, lo hizo con un Standard menos, no con la que está por debajo (la que nombrara anteriormente), con lo cual si uno, con apego a este manual que en realidad aplicaba en su responsabilidad frente a la gerencia de operaciones, tampoco tenía la obligación de hacerle una instrucción diferenciada a Weigel, conforme el punto 11 10.7.

Mencionó que también hemos podido conocer que en cuanto la instrucción, está la instrucción inicial que es la que conocemos por transición y

la de mantenimiento, y tanto en el caso de Etcheverry como en el caso de Weigel, no habían salteado ningún tipo de instrucción.

Que otro tema que también puede dar lugar a una interpretación variada, que como cargo se le imputa a Borsani, es “la presentación ante la Fuerza Aérea a los fines de la habilitación y otorgamiento de funciones específicas en calidad de pilotos a los fallecidos Weigel y Etcheverry”. Que habría que hacer una distinción entre comandante y piloto, porque acá la imputación habla de piloto, y lo primero que tendría que verse es si está bien que se le impute a Borsani la presentación ante la Fuerza Aérea en el caso de Weigel, cuando esto fue en julio de 1996, fecha en que Borsani no era jefe de línea sino un piloto más; que es decir que en cuanto al alcance de la imputación, la imprecisión es tal que por un lado sabemos que esto es incorrecto porque no tuvo nada que ver con la habilitación de Weigel, y en cuanto a la habilitación como copiloto de Etcheverry, el tribunal sabe cuál es la postura del señor Borsani acerca de que quien lo presenta ante la habilitación es el instructor, y en este caso fue el inspector Baigorri, que se lo presentó al inspector Muñoz de la Fuerza Aérea.

Manifestó que probablemente la confusión se dé por el tema de la nota, pero ya también está determinado que eso es una cuestión meramente administrativa, que no era esencial de las atribuciones de Borsani, ni del gerente de operaciones sino que incluso la podían hacer otros gerentes. Que entonces concretamente cuando el Fiscal le imputa “la presentación para la habilitación y otorgamiento de funciones de piloto y copiloto”, en ninguno de los dos casos puede ser atribuido a Borsani por las razones que acaba de dar; pero si la interpretación es que en el momento en que era gerente de línea Weigel fue promovido a comandante y en el caso de Etcheverry ingresó a la empresa esto sería correcto, pero de por sí esto no genera ningún incumplimiento de ninguna naturaleza.

Agregó que después hay una serie de cuestiones relacionadas con haber tomado el manual de operaciones y forzosamente tratar de decir que lo que no hizo fue eso. Que por ejemplo, el manual de operaciones dice el jefe de línea es responsable ante la gerencia de operaciones de “cuidar el mantenimiento de la capacidad técnica de los tripulantes”, entonces uno mira la acusación y cuidar

está trasladado acá a “cuidar el mantenimiento de la capacidad técnica de Gustavo Weigel y de Etcheverry”.

Preguntándose cómo un jefe de línea cuida un mantenimiento, dijo que haciendo que cumplan con lo que marca la ley y que cada uno de los pilotos según la función debe hacer, y que, como señalara antes, en los programas de instrucción está la etapa del inicial que es la transición y la promoción y otra periódica, que es el mantenimiento. En este punto consideró que al momento del accidente no se habían saltado ninguna de las instrucciones que marca la norma del manual de operaciones; que los dos hicieron lo que tenían que hacer.

Que en el caso de Gustavo Weigel, su tarjeta de habilitación vencía en noviembre de 1999, es decir unos meses después del accidente, el recurrent del simulador lo había hecho en Junio de ese año con el instructor Marcelo Velazquez -que sólo declaró como testigo y no está dentro del grupo de instructores que fueran sobreseídos-, y le vencía en diciembre de 1999, lo mismo que la inspección de ruta..

En cuanto a Etcheverry, dijo que tenía el teórico al día, vencía en noviembre de 1999, en la última calificación había sido el tercero de 19 copilotos, el recurrent de simulador también le vencía en diciembre de 1999 y en ese mes estaba todo el tema relacionado con CRM. Que en concreto, el tema de mantenimiento de la capacidad técnica se había cumplido al pie de la letra con los dos pilotos, porque no dice que cumplieron mal con el mantenimiento sino que no cumplió con el mantenimiento, que es absolutamente diferente y tiene otro alcance, y tampoco esto es decir que cumplió mal porque sino Velázquez, que fue el último que lo vio, se imagina que habría pasado por alguna situación similar a la que pasaron otros.

Acerca de la responsabilidad del jefe de línea ante la gerencia de operaciones en punto al “control y conducción de todos los pilotos hacia una conducta de seguridad en la operación de acuerdo a las políticas y procedimientos establecidos por la empresa”, señaló que si es en relación a todos –y no sólo a Weigel y a Etcheverry- evidentemente es una imputación muy vaga, demasiado amplia que no encuentra ninguna manera en que podamos ver si controlaba Borsani una conducta de seguridad óptima Que sí podemos decir que

los pilotos tenían un entrenamiento periódico, que contaban con un manual del avión, que tenían cartografía, que tenían manuales adicionales, que disponían de circulares, que desarrollaban una actividad de 70 horas promedio mensuales que los mantuviera en actividad, que disponían de la información necesaria para desarrollar la actividad con seguridad de acuerdo a las políticas y procedimientos establecidos por el manual de operaciones.

Respecto al tema de calificación de los pilotos que también se le imputa, reiteró que a los pilotos se los calificaba, que tenían una calificación que era la técnica que la hacían los instructores que eran los que certificaban la idoneidad, y después la periódica que ejercía el mismo Borsani, que volaba con los pilotos y veía como se desempeñaban en su actividad, con lo cual este tema también es muy amplio, muy vago, no se sabe en cuál fue en la que no estuvo bien, si en la de Weigel, en la de Etcheverry, en la de alguno más, pero en concreto acá en este juicio no hay nada que pruebe eso.

Que después ya viene un tema un poco más sustancioso que se le imputa, que es haber programado con una persona indebidamente habilitada e inhabilitada específicamente en el caso de Weigel, vencido en vacaciones y en CRM 26 días. Así, expresó que tenemos probado que antes del accidente Weigel se había tomado 17 días de vacaciones, y el año anterior se había tomado 45 días de vacaciones; que si es cierta la deuda de 85 días que Weigel tenía, lo que debió hacer la fiscalía es primero decir de cuándo son, porque la vida como piloto de vuelo de Weigel no empezó el año 1997 o 1996, empezó en el año 1983, y a partir de ese año hubo varias leyes que en realidad disponían cuestiones diferentes; que él recuerda sólo una anterior a la 671 que era la 571, en la que parecería que los 10 días opuestos no eran obligatorios, es decir tenían dispuestos 30 días pero no los 10 días opuestos que no eran obligatorios; que con la 671 parece que la cuestión se pone un poco más clara y dice que todos eran obligatorios. Que este es otro tema que si lo quería utilizar como prueba de cargo el Sr. Fiscal debió ser un poco más preciso en la imputación. Que por otro lado se ha demostrado que esto no tiene ninguna incidencia en el accidente.

Respecto al tema del CRM, Chionetti e inclusive la señora Arzeno lo explicaron muy bien y por qué en realidad no estaba inhabilitado por esta cuestión, ya sea que se entendiera de que es año calendario, porque la norma lo

preveía, porque estuviera prorrogado o porque se recurriera a una legislación o a la reglamentación a la que hay que recurrir, que de alguna manera permite que los vencimientos se prorroguen a un mes, con lo cual la imputación es inadecuada.

Que le pareció escuchar en el alegato que en realidad como no había sido programado el CRM y no estaba previsto en realidad, era equivocado sostener que todavía había tiempo para hacerlo, que habían sido otros programados y no Weigel; que eso le resulta inadmisibles, es decir que como no lo vio en ningún registro como otros lo habían hecho y él no estaba programado de esto se infiere que no lo iba a hacer, y esto no es jurídicamente válido, porque supongamos que se hubieran olvidado de programarlo y a la medianoche alguien se acordara y lo programó, entonces ya hubieran cumplido y no se puede vaticinar que lo iban a incumplir.

En cuanto al tema de las causas de inhabilitación, señaló que la fiscalía utiliza la palabra habilitado e inhabilitado, indebidamente habilitado e inhabilitado específicamente vencido en vacaciones y en CRM; y que las causales de por qué cae una habilitación están en la norma y están en la reglamentación, independientemente de que podrán ser infracciones de naturaleza aeronáutica, alguna transgresión, y en el caso de la inhabilitación de las licencias, pierde la licencia un piloto si no pasa la evaluación médica, porque no tiene experiencia en vuelo o si estuviera cumpliendo alguna sanción, y esas son las razones, ni siquiera el tema vacaciones y CRM sería una condición para atribuir que estaba inhabilitado para volar.

Que otra acusación dice “Borsani desde su privilegiada posición de inmediatez como jefe de línea y de instructores omitió adoptar medidas tendientes a mejorar la performance de Weigel y Etcheverry así como facilitar la realización de cursos de refresco en forma y tiempo oportunos siguiendo la política emanada de la gerencia de operaciones, por el contrario fue él, conforme lo señalado por el propio Valerio Diehl, quien no mediando las condiciones objetivas para que un comandante fuera designado: 1.500 horas de copiloto en jet de LAPA y desdeñando sus antecedentes profesionales le propuso a Diehl el ascenso de Weigel, todo eso sin dejar de señalar el largo lapso que esto le había demandado, mediando este fracaso en el año 1997 y la pobre performance en la

línea SAAB 340, todo lo cual integra la historia profesional de Weigel, todas las vicisitudes que le eran imposible desconocer a Borsani y si se lo hubiera propuesto muy fácil de acceder y conocer”.

Sobre esto, dijo que es falso que no se le dio la instrucción, porque no hay un solo curso que mande la ley que no haya hecho Weigel, hizo absolutamente todos, oral, de refresco. Que el tema de haber sido designado con las 1.500 horas es un tema discrecional de la empresa, que evidentemente evidencia cuestiones como estándares de seguridad, y por otro lado el NESTAR exige menos horas que el propio manual, o sea que es una autoexigencia.

Que pretender ver ahí que Borsani estaba violando lo que estaba escribiendo en esa misma hoja es realmente demasiado arbitrario, que Weigel tenía más de mil y pico de horas y en ese momento la exigencia era de 800 horas y además también la experiencia era en avión y en tipo con lo cual se le podrían agregar las que desarrolló en jets en el ejército y también las de SAAB.

Que otro aspecto, cuando se pone en cabeza de Borsani que en realidad debió haber tenido mayor cuidado por las condiciones negativas de Weigel, debe recordarse que durante la gestión de Borsani como jefe de línea, el nombrado fue reprobado por un instructor que estaba por debajo de él –Bruggia- y estuvo un año en espera para poder ejercer una opción; que éste es un dato que también hay que incluirlo cuando se analiza la cuestión de la responsabilidad de Borsani, porque no puede haber sido bueno en un momento y malo en otro. Que por otro lado, se ha escuchado en el debate que Borsani pidió que lo observaran en varias oportunidades, y por eso entiende que cuidaba a sus pilotos y bajo su gestión como jefe de línea, 150 pilotos fueron instruídos y todos que se desempeñan correctamente en muchísimas líneas.

Se refirió luego a una serie de testimonios que la fiscalía toma como antecedentes negativos, como es el caso de Véliz, García, Alberto Miranda, Gaspari, mencionando que cuando uno repara en sus testimonios, éstos no se condicen con lo expresado por el Sr. Fiscal.

Acerca de la responsabilidad de Borsani respecto a la instrucción recibida por Etcheverry, expresó que Baigorri –instructor al cual la fiscalía le da mucho crédito- tuvo una directa participación en certificar la idoneidad de Etcheverry; que él fue uno de los que en varias ocasiones lo tuvo en simulador y

que participó de su entrenamiento; y en torno a la de Weigel, recordó todo lo declarado por el instructor Ernesto García, que si bien es utilizada por la fiscalía como el antecedente de que no podía ser promovido a comandante, la misma no refleja dicha circunstancia.

En torno a la imputación referida a la programación de Weigel y Etcheverry con las horas de vuelo que tenía cada uno, se remitió a lo declarado por Gaspari y Leyes en referencia a las funciones del programador de tripulaciones.

Por último, el Dr. Diego Alvarez Bognar continuó el alegato por la defensa del procesado Chionetti.

Expresó que está convencido que con lo ya expuesto por sus colegas preopinantes, los argumentos de la fiscalía y de la querella no pueden ser mantenidos. Que cree que los representantes de la parte actora sabían de antemano que sería fácilmente rebatidas sus posturas, y así se encontraron obligados de forzar el sustrato fáctico y teórico para mantener un juicio de reproche inconducente. Adujo que única querella que se mantiene representa a una oscura organización y que nunca se le debió permitir estar en este juicio, ya que no es directamente damnificada en el proceso. Que le parece que las decisiones jurisdiccionales hoy se manejan en relación al rédito de popularidad o imagen pública, y la deshonestidad no es sólo de quien procede buscando un rédito económico indebido, sino también de aquél que condena a un inocente buscando evitar cuestionamientos de quienes se sienten víctimas, críticas de los medios masivos de comunicación, o una desfavorable opinión pública generalizada.

En este proceso, sostuvo que la violación de los derechos de los imputados ha sido una constante, y que ello surge de una simple revisión de las distintas decisiones jurisdiccionales adoptadas durante la instrucción.

Volviendo a la acusación de la querella, estimó que los abogados que la representan debieron conformar a aquellos integrantes de la Asociación relacionados con algunas pocas de las víctimas del accidente que aquí nos ocupa; que sólo por el ánimo de venganza de parte de éstos o conveniencia de alguna persona que sostiene económicamente la organización en busca de enormes beneficios, como es la radarización del espacio aéreo argentino o el saqueo que

culminó con el control de la actividad aérea en manos de un grupo de civiles que, en lo profesional, ético y moral, está muy por debajo de sus antecesores de la Fuerza Aérea Argentina, puede explicarse el grosero exabrupto que significó la acusación del actor particular.

Respecto al Ministerio Público Fiscal que, como tal, sí tiene facultades de intervenir como acusador, en esta oportunidad no se libra de sus cuestionamientos, porque se encuentra gravemente contaminado en cuanto a su libertad de acción; su aspecto volitivo se encuentra seriamente comprometido o restringido, y pasó de ser el fiscal durante la instrucción a, indebidamente, su principal fogonero en el debate, ya que ha tenido que mantener forzosamente una acusación en salvaguarda de su propio prestigio, es decir, defendiendo su intervención durante esa primera instancia.

Que es por eso, sin lugar a dudas, que el legislador previó la posibilidad de colaboración del Fiscal de juicio (art. 68 CPPN) y no de sustitución como aquí ha acontecido; que no se pretende desconocer la participación del Dr. Guillermo Friele, pero a su respecto no debe dejar de resaltarse que ingresó tardíamente en un complejo debate y debió conformarse con el discurso penalmente incriminante de su colega.

Que en especiales procesos como éste, la presencia del Fiscal de Primera Instancia conlleva, irremediablemente, a una contaminación que va en contra del principio de objetividad, y debe tenerse en cuenta que es un representante del Estado, y el Estado no puede buscar lo injusto, lo indebido o la mentira.

Adentrándose en su alegato, el Dr. Alvarez Bogner aclaró que no analizará cuestiones ya tratadas por mis colegas, remitiéndose en honor a la brevedad a todos y cada uno de los alegatos ya efectuados por las defensas, en cuanto no se contrapongan con su discurso y los intereses de Fabián Chionetti.

Así, sostuvo que hubo arbitraria utilización de la prueba; que los acusadores han utilizado un curioso mecanismo de valoración de la misma, que va en contra de la lógica, entendida ésta como el desarrollo de una línea de pensamiento realizado de manera sistemática y con rigor científico. Que ellos han analizado la prueba cercenando y parcializando cada una de las diligencias producidas. Que no está hablando de que existan distintos elementos arrimados

al debate que se contradicen entre sí y han elegidos algunos en desmedros de otros, sino afirmando que de una misma prueba extraen una pequeña parte, y se deshacen del resto como si no existiera, lo que vulgarmente se conoce como sacar fuera de contexto, y con este indebido procedimiento se puede obtener que una prueba diga justamente lo contrario de lo que en verdad indica si se la toma en un todo.

Adujo que esto se ha hecho con los informes de los peritos, con el contenido de las declaraciones indagatorias, con el informe de la Junta de Investigación de accidentes aéreos, con muchos de los testimonios y con gran parte de las pruebas que se mencionan en las acusaciones.

A modo de ejemplo, quiso referirse a aquella parte del informe de la junta de accidentes que se relaciona con el estudio de las bombillas lumínicas.

Así, mencionó que, como se ha podido observar al efectuarse la inspección ocular en el B-737-200 de ARSA, estas aeronaves, primitivas en cuanto a su tecnología, saben tener asociada a cada instrumental que se acciona (motores, reversores, flaps) un indicador o testigo lumínico. Que como son aviones antiguos, estos indicadores funcionan a través de lamparillas (en los aviones modernos, muchas de estas advertencias luminosas se encuentran predeterminadas en pantallas de plasma o cristal líquido). Que como bien explica la junta de accidentes, si al momento del impacto una de estas lámparas se encuentra encendida, el filamento se rompe con un estiramiento, ya que la temperatura del mismo lo debilita; por contrario, si está apagado, el mismo se mantiene intacto o se corta sin deformarse.

Agregó que si bien nadie discute que los flaps no se encontraban desplegados al momento del despegue, como bien expuso un defensor que lo precedió, se ha mantenido vigente una hipótesis no confirmada sobre un intencional mal funcionamiento del sistema. Que esta conjetura tomó un poco más de consistencia tras la declaración de Piñeyro, en cuanto éste relató la costumbre de Gustavo Weigel de accionar los flaps antes de la puesta en marcha. Que al advertir la verdad oculta que develaba, y notándosele sumamente nervioso, trató de desviar la atención modificando levemente su discurso hacia otras cuestiones menos comprometedoras.

Aclaró que esa defensa no introduce esta cuestión para contradecir la versión de los acusadores, porque sólo existen meros indicios, insuficientes para crear un estado de convicción o certeza con suficiente relevancia en un proceso penal. Que este tema lo menciona tan sólo para mostrar cómo los acusadores, ante el temor de que alguien planteara esta hipótesis como altamente probable, prefirieron valorar indebidamente el informe de la junta para mostrar que ninguno de los indicadores lumínicos de posicionamiento de los flaps se encontraba encendido al momento del siniestro.

Dijo que no es falso que de dicho trabajo se desprende que una sumatoria de factores, entre los que se encontraban el estado de las bombillas correspondientes a las advertencias lumínicas del accionamiento de los flaps, hacía prever que los pilotos habían omitido posicionar los flaps en 5. Que no obstante ello, y a pesar de que ese informe da cuenta que al momento del impacto esos indicadores estaban apagados, de haberse analizado el trabajo de manera completa no podían dejar de advertir que las lamparillas correspondientes a uno de los motores y sus reversores relacionados también se encontraban en igual situación, es decir apagadas.

Que la posible explicación es que un motor no funcionase, lo que ha de ser descartado en atención a los parámetros que surgen del FDR, o que en uno de los impactos previos al último con el que se detuvo la aeronave, se produjo un cortocircuito que provocó que esos testigos lumínicos dejaran de funcionar. Que esta segunda hipótesis es la seguida en el informe de la Junta como más probable.

Que por tanto, si existió un cortocircuito provocado por los impactos del avión contra los obstáculos intermedios que provocó el apagado de parte de las luces indicadoras del cockpit, se pregunta ¿porqué no pudo suceder algo similar con el panel lumínico relacionado con el accionamiento de los flaps? ¿Porque los acusadores descartan esta posibilidad?

Señaló que a eso se refiere cuando mencionó que gran parte de la prueba utilizada en las acusaciones ha sido desmembrada en un afán de sostener lo absurdo, y es por ello que pide al Tribunal que tenga presente este extremo al momento de pronunciarse, dado que ello se relaciona de manera directa con las garantías de regular proceso y defensa en juicio.

En cuanto a la subjetividad en el monto de la pena solicitada por la Fiscalía, mencionó que no va a explicar cómo correspondía graduar la pena en este caso en particular, y no lo hará porque está completamente convencido de que no hay otra solución posible que la absolucón de Fabián Chionetti.

Que se detendrá a analizar el desarrollo lógico que dice haber utilizado el Fiscal general para concluir con un pedido de pena determinado, y de ese modo se apreciará que el mismo, como línea de pensamiento sistematizada, resulta inválido, porque se han cometido graves errores en el campo de lo pragmático, y también en relación al de la Teoría de la Pena, de modo que la conclusión a la que arriba es inválida o falsa.

Sostuvo que de haber actuado como corresponde, nunca habrían requerido una pena privativa de la libertad de efectivo cumplimiento. Que aquí se partió de más de dos falacias, como cuando no se valoraron parámetros fundamentales, lesionándose principios de raigambre constitucional, como ser el de culpabilidad, y tanto esfuerzo se hizo para justificar lo injustificable. Que esto sucedió al momento de precisar el hecho objeto del proceso, en el análisis de la prueba, al momento de la imputación, cuando se escogió la calificación jurídica, y finalmente sucedió cuando se cuantificó la pena. Que debe tenerse siempre presente que la construcción que nos lleve a la determinación de una pena debe ser lo menos irracional posible en relación al injusto culpable.

Expresó que es indudable que no puede dejarse de lado lo que se llama la culpabilidad normativa en la Teoría de la Pena, pero ello no significa olvidarse que el delito es cometido dentro de un contexto social, el cual es dinámico en cuanto a su conflictividad lesiva.

Así, siguiendo a Zaffaroni y Slokar, el injusto se altera, por ejemplo, cuando el conflicto pudo resolverse aunque sea parcialmente después del hecho, lo que acontece cuando se repara mediante el pago de una indemnización el perjuicio ocasionado. Que el injusto también se altera ante el paso del tiempo, y dicha circunstancia juega un papel relevante en procesos temporalmente extensos, en que los inculpados han mostrado un comportamiento acorde a Derecho durante la larga tramitación. Que no quiere decir con esto que el dolor desaparece con el dinero; y sería necio creer que ello es el denominador común en los individuos.

Que considera que el pago de una indemnización justa y acorde a derecho es la única herramienta con que cuenta un Estado de Derecho Liberal para la solución de los conflictos a través de la reparación del daño a un bien jurídico no recuperable; y es por ello que, en el especial supuesto que nos ocupa, no debió haberse dejado de valorar la indemnización total de los daños ocasionados con el hecho investigado, en donde ninguna de las víctimas ha quedado con una pretensión indemnizatoria insatisfecha.

Que tampoco debió haberse dejado de valorar el tiempo transcurrido desde que acaeció el accidente; que se están por cumplir diez años, tiempo durante el cual su cliente ha tenido una conducta irreprochable; que el tiempo es un elemento de vital relevancia, y así lo destacan muchos autores, como ser, Zaffaroni y Slokar, dado que se relaciona en forma directa con la facultad punitiva del Estado.

Que en cuanto a la prohibición de doble desvaloración, ya mencionada por las defensas al momento de la probation, si bien nuestra legislación no la consagra de manera expresa, ella se desprende del principio “ne bis in idem”, el cual nos indica que si una circunstancia o resultado integra el tipo legal, en este caso la consecuencia muerte o lesiones como agravante, no puede luego esa misma circunstancia volver a ser considerada para la cuantificación de la pena.

Que otro elemento de valoración es la participación múltiple de personas en un hecho; que cuando esto sucede en los delitos imprudentes, es decir, cuando se presenta una multiplicidad de autores independientes, habrá de determinarse de manera precisa y conforme a las particularidades del hecho el grado de contribución concreta que cada agente tuvo en el conflicto, y esa determinación o diferencia entre los autores debe verse reflejada en la cuantificación de la pena.

Que por otra parte, directamente relacionado con esto es la causación final del resultado agravante del delito del art. 196 CP.

Que no tiene dudas que lo expuesto por el Dr. Jorge Sandro en cuanto a este álgido punto, además de relacionarse con la tipificación más gravosa de la fiscalía, que se proyecta sobre el quantum sancionatorio. Que dicho defensor explicó minuciosamente la no determinación en el debate de la real

incidencia que tuvieron los distintos obstáculos antirreglamentarios con los que colisionó la aeronave siniestrada, responsables ellos de los graves daños en el fuselaje de la aeronave y de la rotura que permitió la fuga del combustible líquido; que los únicos obstáculos que no pueden ser considerados antirreglamentarios fueron las balizas y la antena ILS colocada a la cabecera de la pista, los cuales, como es lógico suponer, no provocaron daños de relevancia en el avión. Que a partir de ahí, todo lo que embistió la aeronave no debió haber estado a su paso, a saber: verja perimetral no colapsable con base de cemento, automóviles que circulan por una avenida trazada justo tras esa cabecera, columna de alumbrado, refugio de transporte colectivo, casilla de la estación reguladora de gas, máquinas viales y terraplén del campo de golf.

Sostuvo que lamentablemente, no se realizó un trabajo pericial a efectos de intentar establecerse con certeza qué daños provocó en la aeronave cada uno de los obstáculos antirreglamentarios que existían en el lugar, qué incidencia tuvo cada uno de ellos en el resultado final, y qué hubiere ocurrido si ninguno de ellos hubieren estado ilegalmente colocados tras la cabecera de pista, aunque respecto de esto, existen las opiniones de los peritos que se pronunciaron en relación al incendio de la aeronave.

Que lo más cercano a ello fue el dictamen del perito de parte de la Asociación Civil de Víctimas, Lic. Ruensa, cuando se expidió con motivo de la pericia de bomberos dispuesta a efectos de determinarse la incidencia de la combustión de gas en el incendio de la aeronave Boeing 737-200.

Agregó que esto ya fue explicado en detalle por el Dr. Sandro, quien exhibió como prueba irrefutable el accidente sucedido en el año 2002 en Indonesia, idéntico hasta en el tipo de avión, y este accidente fue ingresado al debate en una de las declaraciones indagatoria de su defendido.

Que más aún, en el alegato señalado, basándose en un contundente estudio estadístico, se demostró que en casi la totalidad de los despistes que allí se analizaron, en un período de 18 años, no existían prácticamente víctimas fatales en los casos en que el avión no impactaba contra obstáculos.

Manifestó que estaba en cabeza de los acusadores acreditar fehacientemente que los obstáculos antirreglamentarios que intervinieron en el siniestro no tuvieron relación alguna con el resultado muerte o lesiones; pero

esto no fue probado, ni siquiera sugirieron el diligenciamiento de pruebas tendientes a establecerlo.

Recordó que hace pocos días, un avión B 737-800 de American Airlines tuvo un despiste al aterrizar en un aeropuerto de Jamaica; que el avión perdió su motor derecho, el tren de aterrizaje colapsó y el fuselaje se partió en dos sectores, uno atravesaba la mitad de la circunferencia del casco de la aeronave, mientras que el otro lo hacía de manera completa, pero no colisionó contra ningún obstáculo, y el resultado fue que de los 148 pasajeros sólo cuarenta (40) resultaron heridos, y fallecidos, ninguno.

Que así, en atención a la postura que adoptara la Fiscalía, no es lo mismo que nadie hubiere fallecido o que ello sucediera en un mínimo porcentual de pasajeros. Que además, el principio de la duda tiene su asiento en la garantía constitucional de inocencia de la que goza todo ciudadano, y dejárselo de lado como lo han hecho los acusadores atenta gravemente, lesionando también el de regular proceso, que es uno de los estandartes de los sistemas penales liberales.

Señaló que directamente relacionado con la extensión del daño valorado por la Fiscalía para la cuantificación de la pena, se encuentra el incendio que consumió el avión B-737-200 ya que, según el informe de los médicos forenses, fue el principal responsable de las muertes y lesiones que fueran consideradas por los acusadores para la elevación del cuántum punitivo cerca del máximo legal. Que es decir que el resultado muerte y lesiones fue disvalorado doblemente, ya que también se lo consideró al momento de aplicar del agravante del artículo 196 CP.

Que sobre este tema del incendio, dijo la querrela y algo parecido la Fiscalía, que “La junta, en el punto 1.14 dice que el factor desencadenante fue el combustible del avión en contacto con las chispas originadas por el deslizamiento del fuselaje sobre el pavimento y por el automóvil arrastrado, en el costado delantero izquierdo del avión....”.

Que esto le parece una curiosa forma de citar el informe de la Junta de Accidentes, y si bien es una cita casi textual, contiene dos particularidades; tuvo un agregado cuando dice que el combustible del avión fue el factor desencadenante, ya que el término “desencadenante” no fue utilizado por la junta; y por otra parte, y luego de agregar este importante vocablo, se olvidó

curiosamente de mencionar que la Junta no sostuvo esta hipótesis como verdadera, es decir, no afirmó esa secuencia de los hechos, sino que la mencionó como mera probabilidad, ya que dijo textualmente la Junta que “posiblemente haya provocado el inicio del fuego”.

Adujo que como la querella y la fiscalía saben que en derecho penal la probabilidad no es suficiente, adulteran los datos para mantener su discurso de reproche.

Agregó que la querella continúa mencionando los distintos informes realizados en la pericia de bomberos llevada adelante durante este debate, y lo hace de la siguiente manera: “Sobre la incidencia de cada uno de estos elementos en el incendio hubo una pericia que se desarrolló durante el debate a pedido de la defensa. Esta pericia concluye que todos estos combustibles que relaté recién, incidieron en el resultado, JP1 el combustible, el liquido hidráulico del avión y el gas. Sin embargo, no hubo coincidencia entre los peritos respecto de la incidencia de cada uno de estos combustibles. Los únicos dos peritos que cuantifican la incidencia de cada uno de estos combustibles son los peritos Sánchez de Gendarmería y Franco de Prefectura. Ambos coinciden en que el gas natural incidió en el despliegue del incendio en el 4 por ciento, poco más del cuatro por ciento, mientras que el resto de los combustibles del avión ocupa el 96 por ciento restante. Respecto de los cálculos matemáticos me remito, obviamente, a la pericia”.

En cuanto a esto, el Dr. Alvarez Bogнар quiso hacer dos importantes consideraciones: la primera, que los peritos oficiales, que no son los de Prefectura y Gendarmería, como deja entrever el Dr. Rivolo en su alegato, coincidieron con los tres peritos de parte, incluido el Lic. Runsa que lo hacía por la Asociación de Víctimas de Accidentes Aéreos, en que si no hubiesen existido los obstáculos, especialmente el terraplén, la probabilidad de que el desenlace no tuviera consecuencias fatales o graves para la salud e integridad física de las personas era altamente probable. Que así, nuevamente estamos ante una falta de determinación, la cual no puede ser usada en contra de los intereses de sus representados.

Señaló que los abogados de la querella, como advierten que esos trabajos periciales perjudican y limitan las posibilidades de un encuadre legal,

especialmente en lo que hace a los agravantes de los artículos 190 y 196 CP, tratan de tapar apresuradamente esos informes.

Alejándose un poco del tema, se refirió al hecho de que la Querrela, para demostrar que a Weigel no se le otorgaban las vacaciones como era debido, mencionó que éste había dejado e asistir al psicólogo, señalando el Dr. Alvarez Bognar que justamente los pacientes no concurren al psicólogo cuando están de vacaciones; que lo habitual es que las consultas coincidan con el período laboral de las personas, y cuando éstas empiezan a gozar del período vacacional, ingresan en una especie de receso con su terapeuta.

Que por otra parte,, en los dos últimos años Weigel estuvo al día con sus vacaciones, es más, tuvo cinco días de extra a las regladas en el Decreto 671/94; de modo que si en la última etapa de su vida no concurreó a terapia no fue por motivo de las vacaciones.

Indicó que este tipo de imprecisiones son permanentes en ambas acusaciones, y quiso resaltar una más, que es cuando la Querrela sostiene que pocos días antes del accidente, más precisamente el 24 de agosto de 1999, en un supuesto cumpleaños festejado por el piloto Conrado Lipka, Fabián Chionetti se encontró con Weigel. Refirió el Dr. Alvarez Bognar que ese día Fabián Chionetti efectuó el vuelo MJ3152 a Mendoza con un B 757-200; que se trató de un vuelo nocturno, con pernocte, de modo que nunca pudo estar con Weigel en esa reunión. Que ese vuelo, y en esas condiciones, se encuentra asentado en el Libro de Vuelo de Fabián Chionetti, extremo éste que es fácilmente acreditable, máxime cuando dicho libro desde hace años cuenta con la debida intervención de la autoridad aeronáutica.

Expresó que limitará esta parte de su exposición a mostrar que los peritos de la fiscalía mintieron, y lo hicieron groseramente.

Manifestó que los dos peritos de esa parte, que contaban con experiencia en incendio (dos ex autoridades del cuerpo de bomberos de la Policía Federal Argentina, Scochi y Rodríguez), se alarmaron al ver el desconocimiento sobre el tema de aquellos dos que se presentaban por la Fiscalía; pero más se inquietaron cuando advirtieron que estos venían con un mandato de sostener lo inadmisibile en esa materia, acerca de la cuantificación de la incidencia de los distintos combustibles, especialmente en la altísima que le asignan al JP1.

Que acerca de esto tratará de explicar sencillamente, en el lenguaje del profano, este tema. Así, mencionó que todo lo que se prende fuego es combustible, por que los elementos que se encontraba en el interior del avión, como ser asientos, equipaje, líquidos hidráulicos, etc., han de ser así considerados; que su aporte no es menor en sucesos como el investigado.

Que para que se entienda, va a dar un ejemplo, con el que además va a contestar la brutalidad –a su criterio- cuando algunos le asignan valor al color de la llama.

Así, dijo que cuando mencionó a los peritos de esa parte la posición de la Fiscalía y la Querrela en cuanto al color de la llama, luego de cruzar una mirada cómplice entre ellos y esbozar una sonrisa, le explicaron con un sencillo experimento que realizaron en su presencia, el que aquí pasa a exponer: prendieron una hornalla de una cocina, tomaron una pila de papeles, los cuales depositaron sobre la misma de manera que sólo uno de sus extremos tenía contacto con el mechero, y ante ese espectáculo le hicieron dos preguntas: qué provocó la combustión del papel? y qué color tiene ahora la llama?. Que la respuesta era fácil, el papel fue encendido por el fuego de la cocina, el que se mantenía en el mismo lugar en color y tamaño, pero toda la resma de papel estaba en combustión, y de la misma emergían largas lenguas de fuego de un color que variaba entre rojizo y el amarillo. Que este sencillo experimento no concluyó con ello, ya que en el extremo opuesto al de la hornalla habían colocado un pequeño recipiente plástico, el típico de los medicamentos farmacéuticos; cuando el fuego alcanzó esa zona, envolvió el envase y lo derritió. Que ante ello, le hicieron una nueva pregunta: qué fuego fue el que dañó el recipiente plástico, el del mechero o el del papel?. Y allí le explicaron que todo elemento que arde debe ser considerado combustible, aún aquéllos que se llaman ignífugos, ya que estos sólo retardan su encendido; y ahí entendió que hasta los metales y minerales, desde esta óptica son combustibles, que es lo que sucede con la lava volcánica.

Refirió que esto muestra que la relevancia que le asignan los peritos de la Fiscalía al color de la llama es un acto de desconocimiento infantil, y que repitieron porque le había pedido la Fiscalía que lo sostuvieran; como

también cuando se trata de establecer cuál fue el combustible que en forma directa consumió una parte del avión.

Agregó que otro tanto ocurre con los porcentuales de incidencia que precisaron; que son insostenibles, y es por ello que los peritos de oficio y los de parte, incluido los de la querrela, no se animaron a suscribir con los peritos de la Fiscalía su trabajo. Que el primer error es que sólo calcularon la incidencia del gas y del JP1, y ya se vio que existieron múltiples combustibles que intervinieron, ya que todo lo que ardió paso a ser uno de ellos. Que es como el caso de la resma de papel usada en el citado experimento; que resma consumió el frasco plástico, pero si calculamos los valores calóricos del gas y del papel, nos sorprenderá el escaso valor del papel en relación al gas. Que no obstante esos datos matemáticos, si no hubiere estado la resma de papel, el envase plástico no se hubiere visto afectado por el fuego, al no estar en contacto directo con la llama del mechero.

Añadió que los peritos de la fiscalía, para arribar a su conclusión, calcularon el total de gas que saliera de la tubería y el total del combustible líquido del avión; que a partir de dichos datos efectuaron sus cálculos, que les permitieron sostener que el segundo tuvo una injerencia del 96% en el incendio.

Relató que cuando interrogó a los Comisarios Schochi y Rodríguez por esto, volvieron a sonreír. Y fue así que le explicaron que cuando un combustible líquido como el JP1 entra en combustión, no lo hace el líquido en sí mismo, sino que lo que se enciende es el vapor del mismo; que si llenamos un balde de gasolina y la encendemos, sólo se verá fuego en la parte superior, ello así porque es el gas que provoca ese líquido al evaporarse el que está prendido fuego, y no el resto. Que si ese balde lleno de gasolina, la que se encuentra en combustión, la apago, digamos a los cinco minutos, notaremos que muy poco combustible se ha consumido, permaneciendo casi inalterado su contenido en comparación con antes de ser encendido. Que en este caso, la incidencia del combustible en el fuego producido no surgirá de calcular el valor calórico de la combustión total de la gasolina, sino sólo de aquella porción que realmente combustionó, y así habrá que establecer primero el porcentual consumido para, a partir de ese dato, poder determinar lo segundo. Que esto nunca fue hecho por los peritos de la Fiscalía, que se expidieron sobre la totalidad del JP1 que se

encontraba en el avión al momento del despegue. Y que fue por ello que esa defensa interrogó al perito oficial sobre este tema, quien aclaró que en el accidente de LAPA, luego de apagado el incendio, mucho combustible quedó desparramado sobre la superficie sin consumirse, mientras que otra importante cantidad del mismo había sido absorbida por la tierra.

Señaló que es claro que aquel combustible que desapareció por absorción de la superficie del terreno no puede ser utilizado en los cálculos calóricos utilizados por los peritos de la Fiscalía, como tampoco aquella importante cantidad que quedó desparramada sin consumirse.

Manifestó que con el gas ocurre justamente lo contrario que con el combustible; que éste, al igual que el mechero de la cocina, se consume en su totalidad. Que aquí, al ser el elemento gaseoso, sucede lo mismo que acontece con el combustible líquido que entra en estado gaseoso, y se consume en su totalidad.

Reiteró que este trabajo no fue realizado por Franco y Sánchez, y los peritos oficiales y los restantes de las partes, como correspondía, consideraron que les faltaba mucha información para poder determinar la cantidad de combustible líquido que se quemó en el accidente. Y a estos cuestionamientos ha de agregarse que los peritos de la Fiscalía, para realizar el trabajo que efectuaron, debían haber establecido con exactitud qué cantidad de JP1 fue consumida en los primeros momentos, más precisamente en el tiempo que tardó el fuego en provocar el resultado lesiones y muerte. Que luego de esto, ya no interesa que haya estado horas prendido el avión a consecuencia del JP1.

Concluyó en que es por ello que el informe de Franco y Sánchez carece de todo rigor científico, no es serio, no es profesional, y por tanto, no puede ser tomado en cuenta.

Por otro lado, mencionó que en su momento esa defensa planteó, en relación a la acusación de la querrela, la violación al principio de congruencia, de modo que bregó por su declaración de nulidad. Que dicho planteo fue diferido por el Tribunal para ser resuelto al momento del dictado de la sentencia, y entonces, además de mantenerlo en este momento, entiende que ha de ser extendido en lo que respecta a la acusación formulada en relación de Fabián Chionetti por los representantes del Ministerio Público.

Señaló que una cuestión similar fue introducida durante la instrucción, oportunidad en que se pusieron en crisis la validez de las indagatorias en virtud de una defectuosa intimación, vicio que significó una indeterminación fáctica e incongruencia con el requerimiento de elevación a juicio de la Fiscalía. Adujo que si bien dicho planteo fue rechazado durante la anterior etapa, se efectuaron las correspondientes reservas, las que se mantienen, de modo que el tribunal cuenta con facultad para analizar nuevamente la cuestión en atención a los graves vicios que presentan los alegatos de los actores penales.

Efectuó luego algunas menciones de contenido jurídico para luego proyectar dicha doctrina al caso que aquí se nos ha presentado.

Sostuvo que como bien señala Guillermo Jorge Enderle, en el proceso penal "... deberá cuidarse celosamente la correspondencia o correlación del hecho concreto intimado, en la totalidad del proceso, por cuanto dicha entidad fáctica debe ser congruente desde la imputación realizada en el acto de declaración indagatoria" ("La congruencia procesal", Rubinzal Culzoni, Santa Fe, 2007, pág. 43). Que en este sentido, Raúl Washington ABALOS sostiene que la intimación, en virtud del derecho de defensa, debe ser 'concreta, específica y completa'. Esta intimación fija los hechos y, ellos, tienen que ser la base de todos los demás actos del proceso. De ahí que, si en el procesamiento, en la requisitoria fiscal, en la acusación o en la sentencia se hubiere imputado un hecho distinto del contenido en la intimación originaria, tales actos serían sancionados con la 'nulidad absoluta'.

Agregó que la CSJN (causa "Navarro s/homicidio" Fallos 324_2133), ha sido terminante cuando afirmó que "Es evidente derivación del principio de congruencia, como expresión de defensa en juicio, que el hecho materia de condena debe satisfacer idénticos parámetros de exactitud, resultando inadmisibles que el condenado pueda conocer cuál es el hecho por el cual se lo condena y como se ha llevado... la subsunción en el tipo penal respectivo; ello es así en todos los casos, aún en aquellos en los que el acusado pueda reconstruir la materia del reproche a partir de su propio conocimiento de los hechos, pues de contrario se estaría haciendo recaer sobre él la misión - eminentemente estatal- de formular correcta y precisamente la imputación".

Que entonces, siendo una nulidad de orden absoluto, tal como precisara Avalos en la cita efectuada, ha de concluirse que los vicios en la intimación y en la correlación entre los restantes actos del proceso no son de aquéllos de posible subsanación ante una eventual convalidación de las partes.

Que es por ello que la posición de la Fiscalía, cuando opinó que a pesar de las inexactitudes señaladas por las defensas podía mantenerse con validez la acusación de la querrela, no se mantiene en pie ante la mencionada doctrina; y ello así porque hay actos que no pueden ser subsanados, y en estos casos la declaración de nulidad es la única solución posible.

Mencionó entonces que en las cinco declaraciones indagatorias a Fabián Chionetti, se le imputó el siguiente hecho: “... no haber realizado diligentemente todas aquellas obligaciones y actividades propias de su cargo de Gerente de Operaciones de la firma LAPA S.A., consistentes en haber permitido sin tomar los debidos recaudos de cautela o precaución, el ingreso a la empresa, el desarrollo de una instrucción, la presentación ante la Fuerza Aérea Argentina a los fines de su habilitación y el otorgamiento de funciones específicas en calidad de pilotos a los fallecidos Gustavo Weigel, Luis Etcheverry y a Verónica Tantos en calidad de Comisario de Abordo, determinando en consecuencia la producción del siniestro antes referido”.

Apuntó que de la lectura efectuada se desprende, con abrumadora claridad, que se está ante una intimación totalmente imprecisa. Que no aclara cuáles eran las “obligaciones y actividades propias del cargo” que no realizó diligentemente. Que lo único que se puede establecer a partir de esa descripción es que se limitó al tiempo durante el cual Fabián Chionetti se desempeñó como Gerente de Operaciones, es decir, el lapso de tiempo que va desde el 19 de julio de 1999 al 31 de agosto de ese mismo año, o sea que sólo se le imputa los 43 días que estuvo a cargo de la Gerencia de Operaciones.

Señaló que durante ese tiempo, ejerció la función en compañía de un grupo, el que se conformó a pedido de su defendido con el Cte. Rubino (persona que revistiera los cargos de jefe de línea 737-200 y jefe del Departamento de Técnica y Planificación Operativa, además de ser el autor de los manuales de operaciones en sus versiones 1995, 1997 y 1999), Demásico (que estaba a cargo de Despacho Operativo) y el Cte. Raúl Novo (cabeza de

PREVAC, que participó en las correcciones del manual de operaciones del año 1999).

Que entonces la pregunta obligada es ¿por qué se lo imputa a Fabián Chionetti y no al resto de los integrantes del mencionado grupo?, máxime cuando se tomaban las decisiones por mayoría, y la respuesta no surgió del debate; que indudablemente existió entre las sombras alguna especie de acuerdo no permitido en nuestro sistema legal; que los nombrados funcionarios de LAPA hayan intentado alejarse de esa integración es algo lógico, porque nadie quiere estar imputado en esta causa, y en eso se explica que no recordaran o dubitativos sostuvieran que creían que esa especie de comité fue creado luego del accidente.

Dijo que a los acusadores no les hubiere sido difícil probar la existencia de este comité de operaciones, con tan solo solicitar a la quiebra los recibos de sueldo de aquella época habrían acreditado que las cuatro personas que lo conformaban cobraban un similar extra por desempeñarse en tal carácter. Y recién a fines del año Fabián Chionetti pasa a cobrar como Gte. de Operaciones, y los cuatro tenían el mismo beneficio económico.

Expresó que la falta de correlatividad de la precisada intimación con la acusación de la querrela es notoria; en cambio, en el alegato de la Fiscalía, en el se que redujo la acusación al mencionado lapso temporal, se necesita un análisis un poco más profundo. Que lo curioso es que en esa intimación, se señala que la falta de diligencia se dio en relación a las siguientes funciones del Gerente de Operaciones: el ingreso a la empresa de Gustavo Weigel, Luis Etcheverry y a Verónica Tantos; el desarrollo de una instrucción de Gustavo Weigel, Luis Etcheverry y a Verónica Tantos; la presentación ante la Fuerza Aérea Argentina a los fines de su habilitación de Gustavo Weigel, Luis Etcheverry y a Verónica Tantos; el otorgamiento de funciones específicas en calidad de los pilotos a los fallecidos de Gustavo Weigel, Luis Etcheverry y a Verónica Tantos. Que todo esto es falso, dado que se le imputaron, aunque con suma imprecisión, distintos hechos de manera equivocada, porque ninguna de las cuatro circunstancias que se mencionan acaecieron durante los 43 días en que Fabián Chionetti fue Gerente de Operaciones.

Alegó que la mayoría de la doctrina entiende que en los delitos culposos lo prohibido se encuentra, en principio, indeterminado; que esto ha

provocado que muchos consideraran las descripciones de este tipo de delitos como tipos penales abiertos, lo que no significa lesividad al del principio de legalidad, salvo para unos muy pocos.

Señaló que Marcelo Sancinetti (“Subjetivismo e imputación objetiva en Derecho Penal”, Ad Hoc, pág. 275) es uno de los que reconoce que los delitos culposos tienen una indeterminación mayor de lo punible, por cuanto la violación al deber de cuidado o la conducta que incrementa el riesgo permitido resulta ser un elemento normativo que debe ser completado en cada situación en particular.

Que esta indeterminación, justamente, revela que al momento de concretarse la intimación se debe ser más cauto y preciso cuando se esté ante un delito culposo que ante los dolosos, so pena de infringir las garantías de regular proceso y defensa en juicio, que es lo que aquí ha ocurrido.

Que en este caso, se debió precisar qué obligaciones y actividades propias del cargo de Gerente de Operaciones no efectuó mi defendido; debían enumerarse las mismas, remarcándose la relación de esas infracciones con el resultado. Que esto no se hizo, y por tanto las indagatorias mencionadas son nulas, de nulidad absoluta, al igual que todo lo actuado en consecuencia.

Que también Julio Maier expresa que en el proceso debe existir una total correlación entre la imputación realizada en la indagatoria y el resto de los presupuestos procesales que culminan con el fallo. Todo se relaciona con el hecho descrito, el cual debe serlo “con todas las circunstancias y elementos, tanto materiales como normativos, físicos y psíquicos (“Derecho procesal penal argentino”, Hammurabi, 1989, Tº I vol b, Fundamentos, pág. 336).

Que al no haberse efectuado la descripción de la imputación de esa manera, lo que torna nula las indagatorias, provocó una desorientación fáctica que culminó en requerimientos de elevación a juicio y acusaciones violatorias del principio de congruencia.

En cuanto al tema que está analizando, citó también a Alberto Bovino, que señala que hoy la doctrina y jurisprudencia ha limitado el “iura novit curia”, es decir la libertad de calificación jurídica de parte de los Tribunales, y que ello se está reflejando en los modernos ordenamientos procesales, ya que como corresponde, no se conforman con la enunciación a

través de un relato preciso, completo del hecho imputado y sus modalidades, sino que también exigen que esa correspondencia de lo expuesto sea comprensiva de la descripción normativa en la que puede subsumirse (“Principio de Congruencia, derecho de defensa y calificación jurídica, Doctrina de la CIDH, revista de Derecho Procesal Penal, Nro. 2006-1, Rubinzal Culzoni, Santa Fe, pág. 510)

Que esta postura la sostiene luego de mencionar que las opiniones, en cuanto a este tema, pueden agruparse en dos posiciones. La más restrictivas, en la que se encuentran autores clásicos como Claria Olmedo, y aquella seguida por doctrinarios más modernos como Cafferata Nores y Ledesma. Que Bovino comulga con estas últimas, aclarando que según su opinión la calificación legal puede llegar a ser modificada a lo largo del proceso siempre y cuando los requisitos del tipo se encuentren perfectamente descritos en la intimación y demás actos posteriores del proceso que exijan correlatividad.

Recordando nuevamente la intimación de las indagatorias de Chionetti que apuntara anteriormente, señaló que no se le reprochó, como ahora lo hiciera el Fiscal Dr. Guillermo Friele en su alegato “... el no haber desprogramado a Weigel-Etcheverry como tripulantes del vuelo 3142 que iba de Buenos Aires a Córdoba...”.

Que no hay dudas, es un nuevo hecho el que ahora delimita la Fiscalía cuando intenta responder a la pregunta que se hace acerca de cuál es la creación de ese riesgo jurídicamente desaprobado y, como se ve, no existe la concordancia que debe estar presente en atención a la doctrina señalada.

Pasando al estamento intermedio, esto es el requerimiento de elevación a juicio de la Fiscalía, el Dr. Alvarez Bognar dijo que en él se sostiene “El hecho imputado a Fabián Mario Chionetti, quien se desempeñó como gerente de Operaciones... fue un desarrollo de omisiones y acciones negligentes en el desempeño de su cargo, posibilitando que la aeronave... fuera operada por personal no idóneo, indebidamente habilitado e inhabilitado para ejercer sus funciones aeronáuticas...”.

Adujo que si bien se menciona, al precisar el hecho, una supuesta cantidad de días de vacaciones no gozadas, la grosera interpretación que realiza del vencimiento de la recurrencia de CRM y la capacidad técnica de los pilotos

que cuestiona, es indudable que de modo alguno ello puede ser interpretado como “no haber desprogramado”. Que es más, le imputa haber programado cuando sostiene: “...de haber efectuado Chionetti un trabajo más arduo en la composición de tripulaciones, nunca debió haber considerado la posibilidad de programarlo con Luis Adolfo Etcheverry...”. Y sostuvo que nadie puede dudar que programar no es lo mismo que desprogramar: una es una acción, la otra una omisión, dos formas de conducta incompatibles entre sí. Que así se está ante una clara mutación de la acusación: ahora la acción que considera creadora del riesgo jurídicamente desaprobado es la no desprogramación de algo que había sido programado con anterioridad a que Fabián Chionetti se hiciera cargo de la gerencia de operaciones.

Que además, no debe olvidarse que la descripción que realizara la Fiscalía en el requerimiento de elevación a juicio no concuerda con la vaga e imprecisa intimación de la indagatoria, y adolece de los mismos vicios: vaguedad y deficiente descripción del hecho. Que esto fue oportunamente cuestionado por los abogados de esa defensa, y si bien el planteo fue rechazado en la etapa de instrucción, como ya se admitiera, se efectuaron las debidas reservas, de modo que el mismo se mantiene vigente.

Que sin perjuicio de ello, como bien dispuso la Cámara de Casación Penal (Sala II, “G.N.A. y otro” rta. 13/7/2000), la correlación entre los distintos actos que exigen correlatividad con la intimación debe ser controlados por el Tribunal de Juicio en virtud de la necesidad de acatarse la directiva que emana del principio de congruencia.

Mencionó que el no haber desprogramado nunca fue mencionado ni en la indagatoria ni en el requerimiento de elevación a juicio, y esta omisión no puede ser suplida con la excusa que se encontraba comprendida en las imprecisas descripciones de los hechos, dado que por su vaguedad contradicen el grado de precisión que debe contener toda intimación. Que por otra parte, al encuadrar el hecho en lo que comúnmente se conoce como estrago culposo, debió haberse mencionado en el requerimiento de elevación a juicio si se imputaba una acción u omisión, si se había desoído una obligación de cuidado general o lo dispuesto en reglamentos u ordenanzas, etc. Que esto que no se hizo es, sin lugar a dudas, la descripción del hecho que exige la ley, que debió

efectuarse desde el acto de la indagatoria y, de acuerdo con lo expuesto, brilló por su ausencia en todo el proceso, siendo la primera vez que se efectúa, aunque modificándose esa base fáctica, en el alegato de la Fiscalía. Es decir que recién ahora pretende hacer lo omitido, y lo intenta modificando indebidamente el sustrato oportunamente imputado.

En este sentido, la Cámara Criminal de Paraná (Sala I, BRA s/homicidio culposo, rta. el 21/6/2000) sostuvo que si de la imputación efectuada al encartado en el acto de indagatoria no se describió con precisión la conducta que se consideró negligente, imprudente o imperito, ese vicio no es subsanado por la resolución que en definitiva recaiga.

Por su parte, el Tribunal de Casación Penal de Bs. As (Sala I, MDG, rta. el 14/3/2006) sostuvo que “si la acusación atribuyó al imputado la comisión dolosa de un homicidio, resulta improcedente condenarlo a título de culpa...”.

Advirtió así que se declaró la nulidad cuando se condenó por una calificación más benigna, y en el supuesto que se analiza la violación es más grave, ya que la querella pretende pasar de la faz de los delitos culposos a los dolosos.

Que también la Cámara de Garantías Penal de San Isidro (Sala II, BG, rta. el 29/9/2006) dijo que “Es nulo el auto que dispuso elevar la causa a juicio en orden al delito de abandono de persona agravado alterando la calificación de homicidio culposo establecida en el requerimiento fiscal...”.

Que el ordenamiento legal establece en el artículo 381, de manera taxativa, las dos oportunidades en que puede ampliarse la acusación, y más allá de la discusión que podría haberse entablado sobre si una pretensión como la que ahora ha realizado la querella con la calificación era de aquéllas contempladas en esa manda legal, lo cierto es que no apeló a la posibilidad contenida en dicho artículo. Y tampoco lo hizo la Fiscalía si pretendía modificar los hechos imputados. Que por tanto, habiéndose sobrepasado la posibilidad material de hacerlo, las equivocaciones cometidas por una parte no puede luego ser saneadas en atención al principio de preclusión.

Que en este sentido, la CIDH, en el fallo “Fermín Ramírez vs. Guatemala”, del 20/06/2005, sostuvo que en atención a la garantía del art. 8.2 de

la Convención la descripción material de la conducta imputada debe contener los datos fácticos recogidos en la acusación... el imputado tiene derecho a conocer los hechos que se le imputan a través de una descripción clara, detallada y precisa...” y “...La calificación jurídica de éstos puede ser modificada durante el proceso por el órgano acusador o por el juzgador siempre y cuando se mantengan, sin ningún tipo de variación, los hechos de la manera que fueran descriptos o precisados”, concluyendo que, además de ese requisito, se debe cumplir con este otro: “la observación de las garantías procesales previstas en la ley para llevar a cabo la nueva calificación...”.

Que el vicio de la Fiscalía no es tan notorio como el del actor particular, pero al poco de analizar el alegato final uno percibe que sólo imputa, en el período de 43 días en que Fabián Chionetti estuvo a cargo de la Gerencia de Operaciones, la no desprogramación de la pareja Weigel Etcheverry, hecho por el que no fue en su momento intimado ni requerida a su respecto la elevación de la causa a juicio.

Que también considera conveniente efectuar un breve comentario a la descripción del hecho que realiza la querrela en su requerimiento de elevación de la causa a juicio, que hace de manera confusa.

Indicó que en el punto V.5 (fs. 30.922 de los autos principales) comienza sosteniendo que “Se imputa al Sr. Fabián Mario Chionetti... que en su condición de Gerente de Operaciones... actuó de modo negligente en el desempeño de su cargo...”; sigue con un recuento de hechos, pero todos circunscriptos al lapso de tiempo en que su defendido estuvo a cargo de la Gerencia de Operaciones. Que en casi los doce puntos por los que ahora completan su acusación respecto de Fabián Chionetti se han ampliado notoriamente los hechos, y los alteró desde todos los puntos de vista, y su acusación final debe ser declarada inválida o nula.

En otro tramo de su alegato, dijo que ante esas dos acusaciones tan disímiles (querrela y fiscalía), surge el siguiente interrogante: si hay o no un corte en lo que hace a la imputación de un resultado en el caso que nos ocupa, para lo cual ha de tenerse presente que la relación entre la acción y el resultado es un elemento objetivo del tipo.

Esgrimió que como la necesidad de determinar esta relación es fundamental, surgieron diversas posiciones doctrinales para dar respuesta a los casos que se planteaban en la vida real, que muchas veces eran de compleja resolución.

Que en cuanto a esto, la Fiscalía dijo que seguiría los “lineamientos de la teoría de la imputación objetiva de resultado porque a su entender... es la que mejor explica la problemática que tienen los tipos imprudentes”.

Que por su parte, la querrela, si bien no se pronunció con esa precisión, en otros pasajes de su alegato citó autores, como Marcelo Sancinetti, que se han inclinado por dicha teoría; aunque resalta que luego la contradice cuando describe una gran cantidad de conductas y omisiones que relaciona de manera jurídicamente relevante con el resultado.

Manifestó que él seguirá ese mismo camino –la teoría de la imputación objetiva del resultado- para mostrar que la única conclusión posible respecto de Fabián Chionetti es la absolución.

Ahora bien, sostuvo que nadie duda de que la causalidad es un proceso ciego, que no tiene principio ni fin, ya que se proyecta desde y hacia el infinito, y la teoría de la imputación objetiva, como todas las demás que la doctrina ha ensayado, tiende a delimitar ese proceso de causalidad, es decir, trata de precisar la relación entre acción y resultado en el campo del derecho penal.

Que el Dr. Jorge Sandro en su momento explicó que, de acuerdo con la mencionada tesis doctrinal, para que pueda imputarse a una acción un resultado, deben atravesarse tres vallas de valoración, que él describió como círculos concéntricos. Que el círculo más externo de la imputación, dijo, el que todavía hoy predomina en la teoría penal, es la relación de causalidad. Y así, antes de indagar sobre el aumento del riesgo, hay que ver si el hecho estuvo en conexión causal con el resultado, porque si esto no es así cualquier otra determinación ulterior es completamente innecesaria. Y agregó, usando sus propias palabras, “lo que no es causal no se imputa”.

Que así, la existencia de un remanente de días de vacaciones no gozados de parte de Weigel y otros pilotos, un aparente vencimiento de la recurrencia en instrucción de CRM, el mencionado mal estado de conservación

de alguna aeronave en el pasado remoto, la aparente desprolijidad en algunos legajos, el supuesto vuelo con radar inoperativo en condiciones adversas, entre otras cuestiones, no están siquiera en conexión causal con el resultado y, por tanto, deben ser excluidos del análisis de manera terminante.

Que entonces se pregunta por qué si esto es tan claro, la querella mantuvo la imputación en cuanto a tales extremos, y la Fiscalía, aunque en mucha menor medida. Y dijo que la respuesta es porque de no hacerlo se quedarían sin acusación.

Sostuvo que la causalidad es un nexo que por cualquiera puede ser determinado, en algunas cuestiones podrá ser complejo por su tecnicidad, pero en el tema que nos atañe, y tras casi dos años de debate, cree que todos los presentes han incorporado los conocimientos suficientes de la actividad aerocomercial para realizar este primer acto de discernimiento.

Que por otra parte, y dejando de lado los acontecimientos no causales, la querella parece conformarse con una especie de teoría de nexo causal ilimitado, única vía posible para permitirle incluir en su alegato eventos tan remotos en el tiempo, como ser la inspección de Gustavo Weigel de parte del inspector Fortuny de la Fuerza Aérea en el año 1993 para rehabilitarlo a Gustavo Weigel en un avión turbohélice, es decir, en el SAAB 340. Adujo que con esta postura se podría realizar un retroceso en el tiempo e imputar a los padres de Gustavo Weigel por haberle facilitado la educación escolar a su hijo, ya que dicha instrucción básica fue la que le posibilitó años más adelante realizar los estudios relacionados con el pilotaje de aeronaves.

Que en estos casos, siguiendo el esquema trazado por el Dr. Sandro, transpuesto ese primer círculo, el de la causalidad, nos enfrentaremos con el segundo, que es el de haber creado o aumentado un peligro para el bien jurídico no cubierto por un riesgo permitido. Que se trata de un juicio de valor, realizado desde una observación ex ante, es decir, al momento del hecho, y no después cuando son conocidas una multiplicidad de circunstancias o de datos con los que no se contaba antes del desenlace. Y recién, si se comprueba un aumento de riesgo, es decir, si se atraviesa esta segunda valla o círculo de delimitación, se pasará a la última, al segundo juicio de valor, que es con el cual se debe precisar

si ese riesgo se realizó en el resultado o, en otras palabras, si ese peligro que se ha creado o aumentado explica el resultado.

Pasó luego a analizar estas premisas a la luz de la situación acreditada respecto de Fabián Chionetti.

Señaló que conforme se desprende de la prueba Nro. 72, que es una nota que el Gerente de Operaciones Valerio Diehl dirige a RRHH (la que también se ve corroborada por la circular de operaciones que se individualiza como prueba Nro. 75), el 01/11/1996 Fabián Chionetti pasa a desempeñarse como Jefe de Línea de B-757 (ver también Prueba Nro. 73).

Que si tenemos en cuenta que cada línea es un compartimiento estanco, ya que se maneja de manera totalmente independiente del resto de las líneas, no puede establecerse relación alguna desde lo operativo entre Chionetti y la Línea B 737-200, o con Weigel y Etcheverry, si se quiere.

Que desde esa fecha, es decir, desde el 01/11/1996 hasta el 19/07/1999, que es cuando Fabián Chionetti se hace cargo de la Gerencia de Operaciones, junto con un grupo de tres personas más, la relación operativa entre su defendido y la línea 737-200 era prácticamente nula, recordando que la autonomía de cada flota es algo que sucede en todas las líneas aéreas.

Que de la totalidad de la prueba producida no existe ni tan solo un simple indicio que permita dudar sobre un hipotético control o gobierno de Fabián Chionetti sobre la línea B 737-200 mientras se encontraba en aquella flota; por el contrario, las prueba indican con contundencia lo opuesto; que ese lapso temporal es fundamental, es un elemento de valoración que no puede ni debe ser dejado de lado, aunque fue intencionalmente callado por la querrela.

Que cuando Fabián Chionetti es designado Jefe de línea B 757, Gustavo Weigel se encontraba afectado como copiloto y Etcheverry aún no era personal de LAPA, y en esa época cree que volaba como Comandante en una empresa carguera.

Que Gustavo Weigel, poco tiempo antes de la desaparición de la Línea SAAB 340, hizo la transición a B 737-200; que esto fue en el año 1996, y todo el proceso lo hizo con la antigua estructura, es decir, cuando existía una gerencia de instrucción, la que estaba a cargo del Cte. José Héctor García (pruebas Nro. 9 a 13).

Que todo ello sucedió estando vigente el Manual de Operaciones del año 1995, manual que curiosamente es olvidado de mencionar por la querrela que habla del de 1997 y 1999. Que la Fiscalía, en cambio, no utiliza este manual porque parte su acusación desde la designación de Weigel como comandante.

Que en ese momento, el Capítulo 11, esto es el Capítulo de Instrucción, estaba plenamente vigente, y disponía que el área de capacitación estaba a cargo de un Gerente de Instrucción. Que esa Gerencia de instrucción estuvo en funcionamiento durante la primera parte de la gestión de Cte. Valerio Diehl, hasta que éste decidió modificar la estructura siguiendo un diseño que había conocido en ARSA.

Que la modificación fue importante, y como bien explicó Gabriel Borsani, se pasó de una estructura piramidal, en la que la opinión final sobre la designación de un piloto o copiloto siempre la daba el Gerente de Instrucción García (jerárquicamente por encima de las jefaturas de línea), con independencia de las opiniones personales de los instructores, a un sistema que se puede llamar democrático o lineal, donde los instructores eran quienes tenían la decisión de designar o no a un piloto o copiloto, y lo debían hacer por decisión unánime.

Continuó señalando que Weigel hizo su transición bajo la primera estructura, y la culminó cuando hacía pocos días había asumido la Gerencia de Operaciones el Cte. Valerio Diehl. Que en todo este proceso Fabián Chionetti no tuvo ningún tipo de intervención, a no ser aquel examen teórico oral que junto con otros dos instructores tomó a Weigel por disposición del Gerente de Instrucción José Héctor García (ver prueba nro. 140).

En cuanto a esto, aclaró que Fabián Chionetti intervino como un instructor más, y no como una supuesta autoridad, ya que en materia de instrucción en aquella época la única autoridad era el Gerente de Instrucción García.

Que por lo tanto, la querrela miente cuando dice que Fabián Chionetti en esa oportunidad participó como Jefe de Pilotos, porque no se ha producido ninguna prueba que indique que en esa calidad integró la mesa examinadora que estaba compuesta por otros dos instructores más, entonces no puede decirse que Fabián Chionetti haya tenido una intervención importante en dicho proceso de transición. Que su actuación no fue relevante, tan así que los

otros dos instructores que junto a él intervinieron no se encuentran como imputados en este proceso (Marcelo Batllori y Juan Giménez).

Adujo que la contribución con ese examen oral fue irrelevante en el proceso causal, porque no se trató del examen teórico obligatorio necesario para permitir el comienzo de las prácticas en simulador (ese examen ya había sido sorteado con éxito por Weigel según nota del Cte. Novo presentada como prueba Nro. 32), sino que se trató de un examen de repaso que a esos tres instructores el Gerente García encomendó.

Que sin ese test extra, Weigel igual hubiere podido continuar su carrera hacia el simulador, donde fue evaluado por instructores e inspectores, al igual que en las fases siguientes de instrucción después de ese inicial en simulador.

Que por otra parte, no se produjo prueba alguna que permitiese sostener que Weigel fuera mal aprobado en ese examen oral teórico.

Que más allá de esas precisiones, cierto es que cuando Fabián Chionetti se hace cargo de la Jefatura de Línea B 757, Gustavo Weigel se encontraba afectado como copiloto de B 737-200, luego de haber completado el plan de instrucción e inspección, y lo fue por decisión de José Héctor García y Alfredo De Víctor; que el Cte Valerio Diehl, recién asumido, sólo participó en la adopción de una decisión simplemente administrativa, ya que la decisión del nombramiento ya había sido resuelta por José Héctor García.

Que entonces, ante tal alejamiento, es decir su ingreso a la flota B-757, es indudable que Fabián Chionetti no era quien debía ejercer actos de control o supervisión sobre la actividad técnica profesional de Gustavo Weigel previa a su designación como piloto; esto no estaba en su esfera de dominio.

Que a partir de dicho alejamiento, es imposible relacionárselo con la actividad profesional de este piloto, como tampoco con la instrucción y la decisión que lo llevó años más tarde a la comandancia de B 737-200. Que si Gustavo Weigel hubiere permanecido en esa función de copiloto, el resultado previsto en el tipo objetivo no se habría dado, algo que es lógico suponer a partir de que no habría podido ser programado con Etcheverry.

Refiriéndose a lo dictaminado por los peritos oficiales, y tal como lo reconoce la querella, señaló que Prelooker dijo que como consideraba que

Gustavo Weigel no estaba en condiciones de ser ascendido a comandante, se debió optar, entre otras posibilidades que menciona a la “... limitación de su carrera a la función de copiloto... “ o el “... desarrollo de un profundo y completo programa de instrucción a efectos de llevarlo al nivel técnico profesional deseado...”. Que de lo expuesto por este perito, no existían impedimentos para que Gustavo Weigel siguiera cumpliendo funciones de copiloto; algo con lo que coincide Mc Innis, cuando sostuvo que él, de haber estado en LAPA, habría dispuesto que “... el capitán Weigel volara con un co-piloto de mayor experiencia...”, agregando que otra opción era que “...se le hubiera dado capacitación adicional al capitán...”.

Consideró entonces que si tenemos en cuenta que en toda la transición de Weigel a comandante, Fabián Chionetti no tuvo ningún tipo de participación, como tampoco lo hizo en ninguna de las oportunidades en que el nombrado fue programado para volar como comandante, incluida la de la noche del accidente, difícil se le pueda imputar una acción que se relacione de manera relevante con el resultado.

Es decir que, si según estos dos peritos, Gustavo Weigel podría haber continuado como copiloto, limitándose a esa función el resto de su carrera, o recibiendo instrucción adicional que le posibilitara adquirir mayores conocimientos y destreza que le permitieran el ascenso, quiere decir que cuando fue afectado a dicha posición en el año 1996 no existió a entender de éstos, un aumento del riesgo permitido.

Que en cuanto a esta etapa de instrucción, si bien nada se le puede imputar a Chionetti desde que no intervino, ya que lo hizo el Gerente de Instrucción con su cuerpo de Instructores, nadie brindó prueba concluyente en cuanto a que existiera algún tipo de anomalía que significara un aumento del riesgo permitido que se explique en el resultado.

Que por tanto, en lo que hace a la designación y afectación de Gustavo Weigel como copiloto de B 737-200, como las tareas que desplegó bajo esa función, no se ha podido traspasar ese segundo círculo concéntrico señalado por el Dr. Jorge Sandro.

Alegó que lo que se ha llamado criterio jurídico de la verdadera concausa resulta aplicable a esta situación, porque cualquier intervención remota

tiene que ser exonerada por la posterior interferencia determinante de la designación como comandante de B 737-200, acto este que puso la condición necesaria para que Weigel fuera destinado al mando del vuelo 3142. Es decir, si el factor significativo en orden al resultado no corresponde a la gestión de Fabián Chionetti, ha de tenerse presente que en derecho penal, siguiendo una cita de Jakobs, lo “que no condiciona el resultado tampoco lo explica” (“La imputación objetiva en Derecho Penal”, pág. 179).

Que entonces, ya sea por la falta de un nexo causal o la no creación de un riesgo jurídicamente desaprobado, no hay nada que autorice a ir temporalmente hacia más atrás de aquel momento en que Gustavo Weigel es afectado como comandante de B-737-200, y es por eso que la fiscalía parte en su relato acusatorio desde el momento en que se permitió que Gustavo Weigel sea designado y afectado a la mencionada comandancia.

Quiso por otro lado precisar el contexto jurídico en el cual las empresas aéreas, entre ellas LAPA, operaban en el año 1999, esto es el Código Aeronáutico, el ROATAC (Reglamento para la Operación de Aeronaves de Transporte Aéreo Comercial), el RAG 23 (Reglamento de Licencias y Habilitaciones y el RAG 24 (Habilitaciones psico-fisiológicas). Asimismo, el marco normativo fue ampliado en 1995 a través del hoy conocido por todos nosotros NESTAR (Normas Establecidas para los Servicios de Transporte Aéreo Regular), el que puede quizás ser individualizado como el reglamento del ROATAC.

Manifestó que bajo ningún punto de vista jurídico se le puede imponer una norma internacional a una operación interna de transporte, y así lo prevé de manera expresa la propia normativa en la República Argentina, por lo que cualquier alusión de los acusadores en contrario debe ser directamente descartada.

Que sin embargo, casi todos los peritos argentinos (como los extranjeros) que intervinieron mostraron desconocer las disposiciones del ROATAC y NESTAR, lo que encuentra razón en que cuando ellos volaban esas normas no existían.

Volviendo al tema mencionado acerca de que el Fiscal imputa a Fabián Chionetti no haber desprogramado, en los 43 días que estuvo a cargo de

la Gerencia de Operaciones, a la pareja conformada por Weigel y Etcheverry, porque Weigel se encontraba inhabilitado por deuda vacacional, vencido en el entrenamiento CRM y por las deficientes características técnicas de ambos pilotos.

Que en lo que hace al régimen vacacional, sostuvo que ya en anteriores alegatos se explicó por qué el aparente saldo vacacional no gozado no había siquiera logrado sobrepasar ese primer círculo concéntrico, el del nexo de causalidad, necesario para que se pueda relacionar una acción con un resultado o, en otras palabras, imputar a una persona el resultado; y respecto al entrenamiento recurrente en la disciplina CRM, dijo que la cuestión fue terminantemente aclarada por Fabián Chionetti en su declaración indagatoria del 06 de noviembre de 2009.

En cuanto a la capacitación técnica de Weigel, como ya explicara, tras haber perdido Fabián Chionetti todo contacto con él desde que comenzó su carrera profesional en la línea B-737-200, nada sabía sobre el mismo.

Refirió que la evolución o involución profesional de una persona, como lo explicaron los peritos, se encuentra dentro de la normalidad, y si Weigel había sido ascendido a Comandante era de suponerse que debía contar, a criterio de los instructores, con conocimientos y habilidades suficientes para desempeñarse de una manera segura en ese cargo.

Que más claro aún es en el caso del primer oficial Etcheverry, respecto de quien los peritos no lo descalifican, y a quien por cierto Chionetti no conocía, ni personal ni profesionalmente.

Que, por otra parte, como bien señala la Fiscalía, Chionetti... rubricó el 11 de Enero de 1999 el certificado que avalaba la instrucción de Etcheverry y la nota a la DENTAC solicitando su afectación por ausencia de Valerio Diehl. De ello se desprende que la Fiscalía no desconoce que se trata de un simple trámite administrativo, especialmente el de afectación, el que en muchas oportunidades siquiera es completado por personal de la Gerencia de Operaciones, ya que lo puede realizar cualquier persona autorizada ante la Fuerza Aérea, como ser un abogado, y es por eso que en algunos legajos se encuentra este tipo de documentación rubricada por quien en aquella época se encontraba a cargo de la sección de Legales. En relación a la ausencia

momentánea del Gerente de Operaciones que se menciona, ello se encuentra acreditado con la prueba nro. 14, que es una nota posterior dirigida al Director de Fomento y Habilitación.

Sostuvo que entonces, se tergiversa la verdad cuando se menciona que por esa intervención ocasional y administrativa Fabián Chionetti debía conocer la inexperiencia de Etcheverry para ser programado con Weigel. Ello así porque ocho meses de copiloto conlleva a la total habilitación de un primer oficial en sus funciones. Que todos los Gerentes de Operaciones que declararon así lo sostuvieron, como ser Eduardo Gaspari (ex piloto de LAPA y actual Gerente de Operaciones de Lan ARG) Juan Carlos Ardalla (ex Gerente de Operaciones de ARSA) y Miguel Moreno (ex gerente de Operaciones de ARSA y SW).

Quiso aclarar que en las empresas existen instructores que periódicamente instruyen y supervisan la calidad técnica de los pilotos, inspectores de la autoridad aeronáutica que los habilitan, inspecciones periódicas dentro de la línea en que se desempeñan, a lo que se le debe agregar el control cotidiano de un piloto de parte de los compañeros de trabajo que se le asignan como parejas en los vuelos, que alertarían a sus superiores de percibir irregularidades o deficiencias en el comportamiento del otro.

Que existiendo todos esos controles, no puede ni debe realizar algún tipo de supervisión extra de manera personal el Gerente de Operaciones, quien se informa de aquello relevante a través de las vías de información predispuestas, y es por ello que nada dispone a este respecto la Ley, como tampoco lo hacen los Manuales de operaciones de LAPA.

Refirió que cuando Fabián Chionetti fue puesto a cargo de la Gerencia de Operaciones lo hizo con un equipo, ya que consideró mejor que así fuera en virtud que continuaría en actividad como piloto, y de esa manera se cumpliría con cada una de las obligaciones a cargo de la Gerencia de Operaciones. Que en este punto hay que recordar que Fabián Chionetti se hizo cargo de la Gerencia de Operaciones el 19 de julio de 1999, tal como da cuenta la prueba documental de la causa, y no el 12 de ese mes y año, como erróneamente menciona la Fiscalía. Que en tan poco tiempo, es decir en 43 días, es ridículo exigirle a Fabián Chionetti la realización personal de una especie de

auditoría de todos y cada uno de los detalles relacionados con la gerencia de Operaciones; la que además no surgía como necesaria; que existió ningún alerta, y en eso fueron contestes todos los testigos, que le debiera haber hecho dudar sobre el comportamiento de dos pilotos de la empresa; y le era inimaginable que dos tripulantes pudieran violar las reglas que debían cumplir para el desarrollo de una operación segura. Que no había razón para que, personalmente, debiera detenerse a estudiar los legajos de cada uno de los pilotos; además, por qué dedicarse a ello y no al control personal del resto de las cuestiones relacionadas con la Gerencia de Operaciones, sin lugar a dudas, tarea faraónica de imposible cumplimiento en su conjunto.

Señaló que en lo que hace a programaciones, resulta conveniente comenzar recordando lo declarado por Fabián Chionetti y Gabriel Borsani durante este debate. Así, vemos que la información necesaria para la confección de la programación, con sus pautas y demás detalles, se cerraba antes del día 15 de cada mes; esa era la fecha límite, luego de la cual se restringía las posibilidades de modificaciones; esa era la fecha tope en que las Jefaturas de Línea entregaba toda la información a la Oficina de Programación de Tripulaciones, y a partir de ese momento esta oficina se encargaba de diseñar la programación del mes siguiente de todos los pilotos, la que publicaba el día 28 de cada mes; es decir, los días 28 de cada mes ya estaba concluida y se publicaba en la Oficina de Despacho Operativo.

Que esto explica que en las sábanas o planillas de programación correspondientes al mes de septiembre de 1999 aportadas, aparezca Luis Etcheverry programado, es decir, cuando el accidente ya se había producido.

Que de lo expuesto se desprende que la programación del mes de agosto fue confeccionada con aquella información que se suministró antes de que Fabián Chionetti se hiciera cargo de la Gerencia de Operaciones.

Refirió que la autoridad del Departamento de Operaciones de LAPA era Carlos Lucas Leyes, quien, cuando ingresó a la empresa, venía de trabajar 18 años en el área de programación de ARSA, en la que ocupó todos los puestos, inclusive el de Jefe en los últimos tres años. Que luego de LAPA se desempeñó, siempre como Jefe de Programación, en LAN ARG, AEROVIP y American Falcon; siendo en la actualidad inspector de la ANAC, que es la actual

autoridad aeronáutica. Que de ello se desprende que podía confiarse íntegramente en la profesionalidad del nombrado, máxime cuando él mismo explicó que para programar se requiere una serie de conocimientos extraños para quienes ocupan la Jefatura de Pilotos y la Gerencia de Operaciones.

Que por otra parte, como Fabián Chionetti recién se hacía cargo de la Gerencia de Operaciones, aún cuando hubiera asumido con anterioridad a la fecha que finalmente lo hizo, nada modifica su relación con la programación, ya que no existe disposición alguna que le recomiende u obligue a efectuar un control; y a esto ha de agregarse que, como su defendido venía de la línea B 757, no conocía las particularidades de la línea B 737-200 para poder, en tan poco tiempo, tener sus opiniones propias.

Que con esto quiere descartar la creencia de que existiera algún tipo de error o falencia en la programación del mes de julio de 1999, ya que a la distancia, ocurrido el accidente, pero limitándose a los conocimientos que se tenían en ese momento (ex ante), no se inobservó en su elaboración ninguna regla de cumplimiento obligatorio; por lo contrario, por la experiencia que tenían ambos pilotos (Weigel y Etcheverry), ellos podían ser programados juntos en cualquier empresa de la Argentina, con lo que coincidieron todos los gerentes de operaciones que testificaron en este debate.

Añadió que esto fue declarado por los tres mencionados Gerentes de Operaciones, Moreno, Ardalla y Gaspari, y reconfirmado por Carlos Lucas Leyes, que comparó a todas las empresas en que se desempeñó, explicando que ellas tenían un criterio similar; que como ejemplo dijo que en LAPA se liberaba a los pilotos a los 3 meses, es decir, con más de 200 hs. de experiencia, mientras que en LAN ello ocurría a las 100 hs.

Que en este sentido, es necesario tener presente que la ley que regula la actividad no exige experiencia previa para programar a las parejas, y es por ello que cada empresa, según su posición, dispondrá o no de una cantidad mínima de experiencia en el avión para liberar a un piloto para que pueda volar con cualquier otro de la línea. Que entonces, no existía ningún motivo para que Fabián Chionetti tuviera algún tipo de dudas sobre una posible mala programación de los pilotos; y nadie se lo dijo en ese momento, tal como surge de los dichos de la totalidad de los pilotos que declararon en el juicio.

Refiriéndose al piloto Taboada, que declaró que como se opuso a volar con otro comandante fue sancionado con una suspensión, fijó la fecha del suceso en el año 2001, lo cual acreditó exhibiendo la notificación de esa sanción; que a ese momento el Jefe de Línea era Daniel Méndez, y la empresa había sido vendida por lo que pasó a llamarse “ARG”; el papel que exhibió Taboada no tenía el isotipo “LAPA”, sino “ARG”. Que graciosamente, el relato de este testigo fue tergiversado y mencionado por uno de los acusadores como sucedido pocos días después del accidente.

Siguiendo con el tema de la programación, dijo que es falso, como deja entrever la Fiscalía, que en el Manual de Operaciones estuviera impuesto al Gerente de Operaciones el control, visado u aprobación de la programación mensual de todos los pilotos.

Que se mencionan el manual de operaciones de 1997 y 1999, en ellos esta delimitada la función del Gerente de Operaciones en el Capítulo 2-2.1; y de una lectura detenida del mismo surge que no se encuentra entre las obligaciones de este funcionario la revisión de la programación que realiza la Dependencia de Programación de Tripulantes de Vuelo. Que no existe disposición alguna que obligue, o tan solo recomiende al Gerente de Operaciones tener algún tipo de participación, control, visado, etc., de la programación que realiza el área pertinente.

Que por lo tanto, no es verdad, como sostuvo la Fiscalía, que del Manual surge la obligación de “observar y visar la planilla de programaciones de vuelo correspondientes al mes de agosto del ‘99”, menos aún de controlar que la programación, en cada uno de los casos, estuviere correcta.

Que con esta línea de pensamiento debiera hasta ver, día por día, que el área de programación no se hubiese equivocado con los tiempos de servicios y descanso de los pilotos, lo que es ilógico de solo pensarlo; y de ser así, directamente el gerente de Operaciones sería el encargado de realizar personalmente la programación mensual.

Alegó que para poder imputar “algo” a Fabián Chionetti, la Fiscalía pretende desconocer las delegaciones propias de las organizaciones humanas, de modo que personalmente, tal superhombre, éste se encontrare en la

obligación de realizar todas y cada una de las actividades que se desarrollan en la Gerencia de Operaciones.

Que no quiere olvidarse de que, para sostener este disparate, el Fiscal general afirmó que al no realizar ese control se ignoró la "... normativa establecida en el capítulo 2-2.9 del manual de operaciones de vuelo de la empresa sea en su versión del '97 o del '99...".

Adujo que, más allá de que en el manual del año 1997 esa sección se corresponde con Despacho Operativo, de esa manda no surge tampoco la obligación o necesidad de que el Gerente de Operaciones tenga que revisar las planillas de programación de los pilotos de la empresa.

Que a esto se agrega un cuestionamiento ya planteado, en cuanto a que el manual de operaciones de LAPA no puede ser tomado en los términos de reglamento u ordenanza utilizado en el artículo 196 CP, ya que el concepto de esos términos que utiliza la ley se encuentran precisados de modo taxativo en el artículo 77 del mismo cuerpo de norma.

Que a este respecto, téngase presente que cualquier interpretación extensiva deviene en incorrecta en virtud del principio de legalidad, y una lesión de este tipo ha de ser considerada inconstitucional por violentar el art. 18 de la CN y los Tratados a ella incorporados; y, a más abundamiento, el principio de interpretación legal en materia penal es el conocido como "pro homine", es decir, debe primar la interpretación legal que más derechos acuerde al hombre.

Que por otro lado, se ha puesto en boca del nombrado testigo Carlos Leyes que se reunía diariamente con el gerente de Operaciones para discutir la programación, y esto nunca fue dicho por el testigo de esa manera y con ese alcance. Que por ello, va a realizar citas textuales de este testigo, sobre esos pasajes, respetando íntegramente la respuesta, es decir, sin cortes que permitan manipular sus dichos, y con esto no pueden caber dudas en cuanto a que no tenía Fabián Chionetti obligación de controlar la programación que realizaba un experto altamente reconocido en el medio.

Que dijo este testigo: "En general, el Gerente de operaciones delega a los jefes de línea la actividad de la línea. No está en el detalle. El Gerente es el responsable de las operaciones, pero el Jefe de cada Flota maneja y administra su línea y él es el que nos da a nosotros las pautas ha cumplir según la

actividad que se desarrolla en esa línea”. “El Gerente de operaciones se reunía todas las mañanas conmigo. Después de tener una reunión operativa en el Hangar, mi oficina estaba en el Hangar, y conversábamos sobre todas las cuestiones inherentes a la programación. Me preguntaba cómo estaba la flota, si estaba bien con los jefes de flota. Teníamos una conversación casi cotidiana con respecto al funcionamiento de la actividad, pero no recuerdo que él me haya dicho ‘hacé esto así, hacé esto de otra manera’. Para eso estaba el Jefe de Flota”.

Que como se ve, la Fiscalía sacó del contexto la primera parte de un extenso párrafo que fue pronunciado sin cortes, de manera continua y espontánea. Y entonces, de su lectura, se concluye justamente lo contrario: Hablaban diariamente, el Gerente de Operaciones se preocupaba, pero no estaba en los detalles, para los cuales hay otras personas.

Que hay otro párrafo que también fue manipulado en su contenido. Veamos qué dijo el testigo al serle preguntado: “... en cuanto a las novedades que diariamente iban surgiendo, pero esta programación que se hacía, teóricamente, una vez por mes. Había algún tipo de comunicación a su superior, al Gerente de Operaciones? O directamente ustedes la comunicaban a los pilotos? Y la respuesta fue contundente: “No, se comunicaba directamente a los pilotos”.

Que así, con dos falsedades, la Fiscalía ha pretendido crear una supuesta obligación de control sobre las programaciones por una disposición de los Manuales de Operaciones inexistente, y por los dichos de un testigo que nunca se expidió en el sentido que se le atribuye.

Expresó que sigamos analizando la programación de tripulantes por parte de una Dependencia Especializada, comandada por una de las personas que más experiencia tiene en la Argentina, y su relación con el Gerente de Operaciones en una actividad riesgosa como es la del transporte aerocomercial. Que los Estados no sólo permiten las actividades riesgosas, sino que en muchos casos las fomentan, supuestos éstos en que normalmente, como es en la actividad aerocomercial, la regula de manera expresa, de modo de mantenerla en el umbral mínimo de riesgo.

Que en estos casos, será justamente el marco normativo quien delimitará el riesgo permitido o el deber de cuidado, según la postura que se siga.

Aquí, como ya se mencionara, ese contexto normativo estaba dado por:

- 1) El Código Aeronáutico.
- 2) El ROATAC.
- 3) El NESTAR.
- 4) Los reglamentos dictados por:
 - 1) La Dirección Nacional de Aeronavegabilidad (DNA).
 - 2) La Dirección de Fomento y Habilitación (DIFON, luego DHA).
 - 3) La Dirección de Tránsito Aéreo (DTA).
 - 4) La Dirección de Comunicaciones (DC).
 - 5) La Dirección Nacional de Transporte Aerocomercial.

Agregó que en este tipo de actividad reglamentada habrá de recurrirse como ya se mencionara al encuadre normativo, y sólo debe recurrirse a conceptos generales, como el baremo del patrón social del que habla Zaffaroni y Slokar, en las actividades no reglamentadas (“Derecho Penal parte general, pág. 530).

Reiteró que cuando la actividad es reglamentada, serán las disposiciones normativas las que establezcan las conductas debidas y, en los supuestos en que se infrinja la norma, existirá una presunción del aumento del riesgo permitido. Que la simple infracción no será una confirmación, ya que luego habrá que probar la peligrosidad de la conducta en el caso concreto y si el resultado puede ser imputable a esa conducta.

Que no existiendo norma alguna que aconseje o exija al gerente de operaciones de una empresa aerocomercial que participe o efectúe un control o visado de la programación mensual de los pilotos, resulta imposible reprochar a Fabián Chionetti un aumento del riesgo permitido por no cumplir con lo que no le era exigible.

Que por otro lado, en lo que hace a la programación, existiendo áreas específicas y especializadas para su confección, con personal de larga trayectoria en el medio aeronáutico, el principio de confianza, que como correctivo se encuentra especialmente previsto por la teoría de la imputación objetiva del resultado, cobra especial importancia. Que este principio hoy en día es de total aceptación, no sólo por los partidarios de dicha teoría. Que sin él, las

actividades sociales quedarían prácticamente paralizadas, y todos nos deberíamos convertir en superhombres, automatizando nuestros deberes y controlando el de los demás.

Que una sociedad así interpretada tendría mayores peligros, ya que se ampliaría tanto el ámbito del deber y del control que se distraería a quien tiene que cumplir con una actividad específica de tal manera que seguramente no pueda llevarla a cabo o, por la gran distracción, termine errando en su cometido.

Que entonces, cuando las actividades sociales son hartamente complejas, y así es la aerocomercial en virtud del entrecruzamiento de comportamientos, resulta técnicamente imposible un control sobre las conductas de los otros, razón por la cual uno debe confiar en que los demás actuarán conforme a Derecho sin defraudar las expectativas sociales.

Que el principio de confianza en actividades como la que nos ocupa, en virtud de la importante división de trabajo, se da tanto en sentido horizontal como vertical. Que el mismo deja de funcionar en dos supuestos: cuando exista un deber especial de control, que aquí no se da conforme lo ya señalado, o cuando se presente una importante advertencia, visible y fuerte, que obligue a desconfiar que la actividad del otro será conforme a Derecho; y este segundo supuesto tampoco se da en esta oportunidad.

Que nadie declaró en este juicio que advirtió a Fabián Chionetti que Weigel de ser programado con Etcheverry cometería esa serie de violaciones que culminarían con el accidente aéreo.

Agregó que a este respecto, los conocimientos especiales que menciona la Fiscalía, más allá de la división de la doctrina en cuanto a la relevancia de los mismos en lo que hace a la imputación de un resultado, conforme el Dr. Sandro lo recalcará, no tienen relevancia alguna en esta oportunidad.

Que Fabián Chionetti haya sido facilitador de CRM no hace suponer que lo obligara a controlar la programación confeccionada por el área pertinente de acuerdo con las pautas previamente establecidas. Que tampoco el ser facilitador en esa materia lo obligaba al control del cumplimiento en tiempo de las recurrencias en dicha materia. Que no obstante ello, no habiéndose

vencido el plazo de recurrencia en relación a Weigel, este supuesto conocimiento especial no tiene relevancia alguna.

Que Fabián Chionetti haya firmado partes de vacaciones, y que por ello conociera que algunos pilotos podían tener días de vacaciones pendientes, tampoco hace que debiera controlar aquella programación que ya se encontraba efectuada cuando se hizo cargo de la gerencia de operaciones; menos en el caso de Weigel que en los últimos dos años, esto es 1998 y 1999, estaba con sus vacaciones al día.

Que más allá de ello, al no haber tenido incidencia causal demostrable el tema de vacaciones, como oportunamente se analizará, este supuesto conocimiento especial no cuenta tampoco con gravitación en el resultado.

Que por último, el haber sido instructor de vuelo de Gustavo Weigel en una oportunidad en la etapa de SAAB 340, lo cual había sucedido muchos años antes del accidente, nada agrega, ya que al haberse desempeñado Fabián Chionetti desde hacía casi tres años en la línea B 757 carecía de conocimientos para saber cuál era la performance técnica o profesional de Weigel como comandante de B 737-200. Que la evolución o involución de un piloto a través del tiempo no es predecible, y sólo puede ser detectada de seguirse un control periódico; de manera que quien no tiene contacto alguno con un piloto por un largo período de tiempo, que es lo que sucedió con Fabián Chionetti y Weigel, se encuentra impedido de predecir su actual desempeño profesional.

Sostuvo que a este respecto, no debe dejarse de tener presente que mientras el Comandante Valerio Diehl estuvo a cargo de la Gerencia de Operaciones, se desempeñaba un plantel específico de instructores e inspectores para la Línea B 737-200; que éstos fueron quienes instruían, aprobaban y controlaban el desempeño de los pilotos, y no existían advertencias que hicieran sospechar que los mismos no cumplían adecuadamente con sus funciones; y justamente en esto radica el principio de confianza mencionado.

Que Chionetti, al hacerse cargo de la Gerencia de Operaciones, no tenía motivo para desconfiar que en la línea 737-200 las cosas no funcionaran como en su propia línea, y no han existido testimonios que indiquen lo contrario.

Que de acuerdo con lo expuesto, no existe como pretende el Ministerio Público una conducta alternativa conforme a Derecho, ya que Fabián Chionetti actuó en todo momento conforme a Derecho; y tampoco se está ante una hipótesis de exclusión del principio de Confianza.

Que esto es así desde que no existía una norma dictada por el Estado, ni siquiera alguna disposición interna de LAPA, que dispusiera alguna especie de control de parte del Gerente de Operaciones sobre la programación que realizaban los técnicos especializados de la Oficina de Programación de Tripulaciones.

Pasó luego a tratar otro tema.

Refirió que una de las dos cuestiones por las que la Fiscalía considera que Weigel se encontraba inhabilitado para estar el 31 de agosto de 1999 al mando del avión siniestrado, es la supuesta deuda de vacaciones. Que se pretende sostener que al tener Weigel un aparente remanente de días de vacaciones no gozados se violó el Decreto 671/94, vinculando indebidamente esta circunstancia con la seguridad operacional; pero lo curioso es que no explica cómo esta circunstancia se relaciona en este caso en particular con el resultado, por lo que considera que les ha resultado imposible establecer el nexo de causalidad física entre esa supuesta infracción y el accidente aéreo.

Expresó que en lo que hace a que otros pilotos de LAPA también registraban atrasos en la toma de días de vacaciones, hay dos objeciones a realizarse; y la primera se relaciona con la no acreditación de esa afirmación.

Recordó que cuando declaró Piñeyro se constató, a pesar de la reticencia del testigo, que había gozado de más días de vacaciones que los que se encontraban declarados en la empresa; y la conclusión fue inmediata: los partes registraban una deuda inexistente.

Que algo parecido sucedió con el testigo Feijóo, quien con su libro de vuelo acreditó que había gozado de la totalidad de las vacaciones que le correspondían, de modo que los partes contenían un registro inexacto.

Que este testigo, como bien señala la querrela, fue investigado por posible falso testimonio, pero fue rápidamente sobreseído (lo que no dijo esa parte), al constatarse que efectivamente de su libro de vuelo y el resto de la

prueba por él aportada se desprendía que lo que figuraba en los partes de la empresa LAPA no se ajustaba a la verdad.

Que con esto quiere decir que si para los acusadores era un elemento importante una supuesta deuda vacacional, debieron proponer diligencias de prueba para acreditarlo, porque la simple sospecha no es suficiente en un proceso penal. Se pregunta por qué no ofrecieron la realización de una amplia pericia que se pronunciara con el análisis de la totalidad de los elementos de convicción existentes, como ser los libros de vuelo de los pilotos, sus recibos de sueldos (las vacaciones al ser gozadas contemplan un plus adicional), los libros contables de LAPA y su documentación respaldatoria que se encuentra reservada en el proceso de quiebra que se le sigue, etc.; suponiendo que no lo hicieron por temor a que la misma podría destruir uno de los pocos argumentos en que sostenían sus posturas penalmente persecutorias.

Que de cualquier modo, no hay forma de relacionar esa supuesta deuda de vacaciones de parte del plantel de pilotos con el accidente.

Que en lo que hace a Luis Etcheverry, todos dan por supuesto que no se registraban atrasos vacacionales, y esto es claro ya que hacía siete meses que se desempeñaba en la compañía, pero nadie menciona que en el mes de septiembre tenía programadas sus vacaciones anuales.

Recordó que Gabriel Borsani y él como su abogado defensor, presentaron las planillas o sábanas de programación de los meses de agosto y septiembre, y esos documentos le fueran exhibidos al Jefe de Programación Carlos Leyes en su testimonial, quien ante una pregunta de si podían ser apócrifos o estar adulterados contestó de manera terminante: “Totalmente auténticas, ahora que las veo, son parte de mi vida”. Y ese testigo agregó que de las planillas se desprende que en el mes de septiembre Etcheverry tenía programada su licencia por vacaciones.

Analizó luego las supuestas vacaciones no gozadas por Gustavo Weigel, con las que se pretende imputar que el comandante Weigel se hallaba “vencido” en su licencia, estando por lo tanto “inhabilitado” para operar el vuelo 3142.

Que a los efectos de evaluar esta imputación debe repararse en que las vacaciones es un instituto de neto orden laboral y no aeronáutico, y el mismo

nada tiene que ver con los parámetros técnicos de seguridad de vuelo, como sí lo son los tiempos mínimos y máximos de actividad y descanso. Que incluso desde la normativa y recomendaciones impuestas por OACI se habla de tiempos mínimos y máximos de vuelo y descanso, pero nada se dice como recomendación a los Estados sobre vacaciones. Que tampoco lo hacen las Normas FAR de USA, ni las JAR del Reglamento del Parlamento Europeo, ni la legislación inglesa, ni la de Australia, ni muchas más. Que todas estas normas lo que sí reglamentan son los tiempos mínimos y máximos de actividad y descanso, pero nada dicen en relación a las vacaciones, las que quedan libradas a lo que acuerden las empresas con sus trabajadores.

Adujo que en la República Argentina, dentro de una norma de neto corte técnico aeronáutico (el Decreto 671/94), en la cual se establecen las limitaciones de tiempos de vuelo, servicio y descanso, se ha agregado aisladamente, en un sólo artículo, la figura de vacaciones, estableciendo incluso en esta norma la obligatoriedad de días que con anterioridad eran facultativos de tomarse, es decir, los 10 días opuestos.

Que así, en una norma que debe regular una compleja cantidad de parámetros técnicos aeronáuticos relacionados a los tiempos de vuelo y descanso, que sí tienen relación con la seguridad de vuelo, se incluyó por presión sindical un artículo, descolgado, referido a vacaciones. Que dicho artículo no dispone ningún régimen especial, de modo que no hay motivos para que la ley laboral no sea el marco regulatorio. Que con eso quiere decir que si el legislador hubiera querido establecer condiciones legales particulares y especiales de este instituto para la actividad aeronáutica, habría creado un orden normativo propio dentro de esta reglamentación aeronáutica, pero no se hizo, de modo que la ley laboral general es la que regulará esta materia, la que al ser de orden público no puede dejarse de aplicar, y por ello no podrá ser modificada o derogada por una norma jerárquicamente inferior, como sería un Decreto Nacional.

Que entonces, en el tema vacaciones, habrá que remitirse a la Ley de Contrato de Trabajo de la República Argentina. Que bajo esta óptica, y como ya lo han expuesto varios testigos en esta causa, entre los que se encuentra la Dra. Rissoto del Ministerio del Trabajo de la Nación, estamos frente al único instituto dentro del orden público laboral que es alcanzado por la caducidad; y es

que las vacaciones no gozadas se pierden con el tiempo. Que si esto es así, es ridículo suponerse que las vacaciones regladas en el Decreto 671/94 están relacionadas con la “seguridad de vuelo”.

Agregó que actualmente, el mencionado decreto ha sido nuevamente modificado, los 10 días opuesto volvieron a ser opcionales, y los 30 días de vacaciones ya no deben ser tomados dentro del año, exigiéndose una cantidad de días de vacaciones que se computan cada 36 meses. Que entonces, si las vacaciones fueran una cuestión de seguridad, esta última reforma, al disminuir los días y cambiar el lapso temporal de cómputo, implicaría su degradación.

Que a esto ha de agregarse que según el Convenio Laboral de LAPA homologado por el Ministerio de Trabajo, vigente al momento del accidente, y que fuera incorporado por lectura al debate, preveía como opcional los 10 días opuestos; y por tanto, si lo dispuesto en cuanto a vacaciones por el Decreto 671/94 hubiese sido de orden público o una cuestión de seguridad, el Ministerio de Trabajo no habría homologado el Convenio Colectivo que disponía la opcionalidad de lo que en la norma se establecía como obligatorio.

Añadió que hay muchos otros argumentos que muestran que las vacaciones no están relacionadas con la seguridad de vuelo, citando como ejemplo que el espacio aéreo de nuestro país se vería constantemente afectado por las distintas líneas aéreas internacionales que ingresan a él con tripulaciones que se rigen en sus países por tiempos de vacaciones inferiores al nuestro, ya que si los 40 días de vacaciones son seguridad, dichas tripulaciones serían peligrosas.

Recordó en este punto lo expresado por el testigo Gaspari, quien incluso mencionó que en algunas líneas aéreas de otros países, pueden canjear sus vacaciones por dinero.

Volviendo al tema de Weigel, dijo que se encuentra plenamente acreditado que en los últimos trece meses antes de su deceso había tomado 60 días de vacaciones: 45 durante junio y julio de 1998 y 15 en el mes de abril del 1999; por lo tanto, si en el año 1998 tuvo 5 días más de vacaciones que el estipulado en el Decreto 671/94, y en el primer cuatrimestre de 1999 tuvo otros 15 días de vacaciones, ha de concluirse que en los dos últimos años Gustavo Weigel no sólo estuvo al día con sus vacaciones, sino que gozó de días extras.

Que si a esto se le adunan los 10 días mínimos de descanso al mes con que contaban las tripulaciones, podemos ver que en los 13 meses previos al accidente Weigel tuvo no menos de 190 días sin actividad laboral; o sea que prácticamente trabajó la mitad de los días laborales de un piloto.

Concluyó que entonces son absurdas las dos cosas que sostuvo la querrela, cuando en relación a los 85 días que dice se adeudaban a Weigel de vacaciones expresó que “la fatiga y el stress pudieron coadyuvar en el desarrollo de los hechos” y que “Alcanza a los fines de la imputación con la generación de esta situación riesgosa...”.

Adujo que ese planteo, a manera de “probabilidad”, es insostenible en un proceso penal. Que el Dr. Jorge Sandro explicó con suma claridad las tres cuestiones a sortear para que se le pueda imputar a una persona un resultado.

Que en este supuesto, no hay nexo causal; si lo hubiere, no se acreditó el incremento del riesgo por haber estado Weigel al día con sus vacaciones en los últimos dos años, y aún sorteándose este escollo no existe ninguna prueba producida que explique el resultado; no se efectuó una pericia para establecer si Weigel padeció de alguna de las fatigas que pudieran menoscabar su capacidad profesional; entonces no hay ningún sostén científico que apoye su enunciado.

Agregó que también los peritos oficiales descartaron que el tema de vacaciones tuviera algún tipo de gravitación en el resultado accidente. Y a su criterio no lo hicieron porque se hayan vuelto objetivos sino porque estuvieron obligados de pronunciarse en cuanto a este extremo con la verdad, porque si por ejemplo Mc Innis opinara lo contrario se habría pronunciado en contra de la actividad de vuelo de Canadá, su país, de USA y de toda Europa, habría tildado de inseguro todo el sistema aerocomercial de esos extensos territorios, por el simple hecho que cuenta con un régimen vacacional prácticamente inexistente en comparación con el argentino. Que una opinión adversa del perito sería insostenible a nivel mundial, y lo habría desprestigiado para siempre en el círculo en que se mueve.

Quiso recalcar que una deuda vacacional no es sinónimo de inhabilitación como pretende la Fiscalía; que esto es una grave imprecisión. Que para entender el error de la Fiscalía hay que tener presente que se está ante una

actividad sumamente reglada, de modo que será ese marco normativo el que nos precisará cuándo un piloto se encuentra inhabilitado. Y la ley dice que los únicos casos de inhabilitación impuestos por ella para las tripulaciones son: vigencia del examen psicofísico, experiencia de vuelo reciente y si el titular está cumpliendo una sanción de inhabilitación de orden aeronáutica.

Que estas causales de pérdidas de vigencia de la licencia están en la actualidad reguladas con igual alcance (RAAC Parte 61.19), por lo que nada ha cambiado a la fecha con respecto a la inhabilitación para volar.

Apuntó que el Decreto 671/94 establece en su art. 47 que: “el incumplimiento de las normas contenidas en esta reglamentación por parte del explotador y/o miembros de la tripulación, dará lugar a la aplicación de las sanciones previstas en el Cap I del Título XIII del Código Aeronáutico y sus reglamentaciones”. De manera que, aún cuando se suponga que las vacaciones no gozadas pueden ser causal de sanción, que es bastante improbable, previo procedimiento de sumario se podrá aplicar una sanción al piloto, sanción que puede ir de un simple apercibimiento, pasando por multa, hasta su inhabilitación y, como ha de suponerse, la inhabilitación está reservada para las infracciones graves, y no para la que estamos tratando. Que tan es así, que no se conoce en la Argentina ni en el mundo, la aplicación de una sanción de inhabilitación por una deuda de vacaciones.

Que por lo tanto, de ser sancionado el piloto con un apercibimiento o multa, éste permanecerá habilitado para seguir volando.

Sostuvo que por todo lo expuesto, son múltiples los motivos que indican, sin ninguna posibilidad de equívocos, que las vacaciones no están vinculadas con cuestiones de seguridad, y menos aún, que hayan tenido algún tipo de relación con accidente.

Luego pasó a tratar la cuestión del CRM, por el cual la Fiscalía considera que Weigel se encontraba inhabilitado para estar el 31 de agosto de 1999 al mando del avión siniestrado, postura abandonada por la querrela.

Refirió que en su última indagatoria, Fabián Chionetti explicó de manera concluyente los 4 motivos que señalaban que Weigel no estaba vencido en la recurrencia anual de CRM.

Que la querrela, al ver que la hipótesis del vencimiento en instrucción de CRM había desaparecido definitivamente, mutó su acusación, modificando el sustrato fáctico de manera ilegal conforme fuera ya denunciado: Ahora pasó a imputar a Fabián Chionetti el haber desarrollado junto con la Gerencia de RRHH una política empresaria deficiente y meramente formal, en relación al adiestramiento de su personal operativo, especialmente en las disciplinas de factores humanos y CRM.

Que si bien no explican en todo su alegato en qué otras disciplinas su defendido desarrolló con esa otra gerencia la política empresarial que cuestiona, ni tampoco cómo pudo en sólo 43 días a cargo de la Gerencia de Operaciones haber logrado trazar una política empresarial de esa índole, agregando en este caso que la violación al principio de congruencia es inocultable.

Adujo que esta postura de la querrela no va a ser tratada, no sólo porque no existan pruebas que le permitan sostener esa afirmación, sino porque su alegato es notoriamente inválido o nulo como acusación. Que ni la Junta de Investigaciones de accidentes, ni los peritos intervinientes, ni la multiplicidad de testigos que depusieron durante este debate pusieron en duda que LAPA contara con los correspondientes programas y planes de adiestramientos en CRM, que los mismos fueron debidamente presentados en tiempo, forma y contenido, y que la instrucción que se impartía en CRM era acorde en tiempo, forma, contenido y calidad con la reglamentación vigente.

Que incluso en el propio informe de JIAAC se resalta a LAPA como la empresa pionera en la implementación de CRM.

Que no se encuentra discutido por nadie, y por tanto hay que considerarlo acreditado, que si bien LAPA impartía instrucción en Factores Humanos con anterioridad, la que denominaba CDR (ver manuales de operaciones de LAPA de los años 1995 y 1997), recién a partir de la Disposición 37 del año 1997 se tornó en obligatoria ese tipo de instrucción en la Argentina con el nombre de CRM, como lo reconoció el propio Leimann Patt, considerado en esa época un especialista y precursor de la instrucción en Factores Humanos, a quien LAPA contrató para que se encargara de la diagramación de los programas y planes e implementación del CRM en la empresa.

Que el informe de la JIAAC, utilizado por los acusadores de manera parcializada a su criterio, reconoce que el Dr. Leimann Patt tuvo esa importante intervención, considerando a los programas de CRM que se utilizaban como “muy buenos”. Que en este sentido, y mas allá que en su testifical Leimann Patt intenta alejarse como todos los que estuvieron relacionados con LAPA o Weigel, podrá confirmarse lo expresado precedentemente con la Prueba Nro. 78, consistente en un ejemplar original del Libro “CRM una filosofía operacional”, de autoría del nombrado psiquiatra. Que en la primera página de dicha obra se encuentra una dedicatoria que Leimann Patt dirige a Fabián Chionetti, de la que se desprenden los extremos mencionados precedentemente.

(i) Agregó que esa primera Disposición fue completada y modificada por otras que le sucedieron. Todas ellas fueron dictadas a través de AIC, que son las circulares de información aeronáutica por intermedio de las cuales la Autoridad pone en conocimiento y notifica a los operadores que la reglamentación va a cambiar o se va a modificar o enmendar. Que como bien explicara Fabián Chionetti, hay 4 AIC que regulan el CRM en la Argentina: las Nros. 37/97, 91/97, 117/97 y 181/98.

Que todas estas Disposiciones son conocidas y fueron ampliamente explicadas en el debate, con similar alcance que el dado por Fabián Chionetti, por sus consortes de causa Nora Arzeno y Carlos Peterson y los testigos Vandam, Preeloker y Leimann Patt.

Que la primer disposición, es decir, la 37/97, establece que: “apruébese la directiva sobre el adiestramiento y gerenciamiento de los recursos de la tripulación CRM que obra en el anexo 1 de la presente disposición...”. Que dicha manda establecía que las empresas aéreas ‘pondrán en vigencia en el transcurso del año 97 su propio programa de CRM de acuerdo a su propio criterio y posibilidades’.

Que posteriormente, por intermedio de la Disposición 117/97, se estableció formalmente el calendario en que se debían implementar estos programas y demás requisitos impuestos por la Disposición 37/97.

Que así, el cronograma de implementación quedo establecido de la siguiente manera: al 31/12/97 se debía nombrar instructores y presentar un

programa, al 31/12/98 se debía realizar un seminario inicial de no menos de 12 horas de clase para pilotos y tripulantes de cabina, controladores de tránsito aéreo y despachantes, y al 31/12/99, se debía realizar un entrenamiento Lost, con un programa Lost y un seminario recurrential de 6 horas de duración.

Que en primer lugar Fabián Chionetti fue sumamente claro cuando explicó que la disposición 117/97 fijaba como fecha límite para la implementación de los recurrents el 31 de diciembre de 1999, lo que además de establecer el concepto del término anual utilizado en la norma, mostraba que Weigel no se encontraba vencido por tener tiempo hasta esa fecha para concretar su instrucción.

Que todos los que declararon coincidieron en que este calendario de implementación original fue prorrogado, de modo que Weigel tampoco por esto se encontró obligado en cursar la recurrencia; y esto fue dispuesto por medio de la Disposición 181/98.

Que por lo tanto, esa prórroga afecta directamente la disposición 117/97 en cuanto disponía un calendario y la 37/97 que es la que implementa la instrucción en CRM.

Expresó que la fiscalía utilizó el ardid de que esa prórroga sólo operaba para empresas que le correspondía el tema de “factores humanos” y no de CRM; que no se puede afirmar eso porque en el 3er. párrafo de los Considerandos de la Disposición 181/98 se menciona el Anexo I, punto 5 “G”, que habla de “la asignatura factores humanos”. Que el representante del Ministerio Público omitió considerar los primeros dos párrafos de ese mismo considerando, en cuanto hacen referencia al texto completo de la Disposición 37/97, que es el que reglamenta CRM, y de Disposición 117/97, que es la que fija el cronograma de la primera..

Agregó que quien ya dilucidara con suma claridad la confusión que pretende crear el Ministerio Público, fue el Perito Prelooker, y citó textualmente el intercambio de palabras entre el Dr. Rívolo, el Presidente del Tribunal, el Dr. Fragueiro Frías, y el testigo.

Mencionó el Dr. Alvarez Bognar que debe tenerse especialmente en cuenta que los autores de la prórroga fueron los mismos que luego la interpretaron con el alcance de postergación de los plazos de CRM que explicara

Fabián Chionetti. Y que ello no fue sólo para LAPA, sino en general para todas las empresas del sector.

Estimó que no quedaron dudas de que todos los términos de CRM fueron prorrogados, inclusive los recurrents pendientes por ya haberse realizado de acuerdo al primer cronograma el inicial.

Que no obstante ello, de los cuatros motivos por los que Weigel no se encontraba vencido en CRM le queda mencionar dos más.

Así, manifestó que Weigel realizó su inicial de CRM el 4 y 5 de agosto de 1998, con lo cual LAPA cumple con el cronograma inicial respecto a la implementación de esa disciplina. Que dejando de lado la prórroga, es decir, suponiendo que nunca se hubiese dictado la resolución 181/98, LAPA tenía tiempo de dictar el recurrent de CRM a Weigel hasta el 31/12/99.

Expresó que el Sr. Fiscal se confunde con una improcedente interpretación de la normativa aplicable, única vía posible para mantener que Weigel debió haber realizado su recurrent antes del 4 o 5 de agosto del '99.

Adujo que la reglamentación que se analiza expresa claramente: “un componente recurrent anual que se denominara seminario CRM recurrent anual de no menos de 6 horas...”. Que dice anual, no dice en los 12 meses precedentes, y anual es año calendario.

Que esto es sumamente claro, si durante el año 1998 se recibió la instrucción inicial, el primer recurrent deberá serlo en el transcurso del año 1999, y el segundo en el año 2000, sin importar en el mes en que se realice.

Que así también surge del texto de la Disposición 117/97, en la que se fija como fecha límite de recurrencia el 31 de diciembre de 1999.

Añadió que el Sr. Fiscal intentó aplicar para el CRM una norma que el NESTAR aplica a la “instrucción periódica”, que habla de 12 meses precedentes; pero si quien dictó el reglamento hubiese querido establecer esa relación, habría dispuesto una remisión expresa al NESTAR, como lo hace en otras cuestiones, y no lo hizo, y prefirió regular el CRM con un recurrent anual, no de doce meses.

Continuando con su relato anterior, nos sugiere que imaginemos que no se hubiese dictado la prórroga dispuesta por la Disposición 181/98, y que las Disposiciones 37/97 y 117/97 hablan de una recurrencia en los 12 meses

precedentes, es decir, no anual; que destruyamos la realidad –como a su criterio hace el fiscal- e ingresemos en el terreno de ficción que aquél nos propone. Y concluye que ni siquiera así Weigel se encontraba vencido en CRM al momento del accidente, es decir, al 31 de agosto de 1999, porque así lo dispone expresamente el NESTAR, al que recurre la vindicta publica sólo cuando cree entender que le conviene para mantener una acusación a cualquier precio.

Y mencionó aquí lo que establece el NESTAR en su punto 13.2.: “Toda vez que un tripulante o despachante de aeronave deba cumplimentar una exigencia de entrenamiento periódico o control de vuelo o de eficiencia, y realice éste en el mes calendario anterior o posterior a que por término le corresponde, dicho control será considerado como válido en cuanto al término se refiere”.

Que es decir que si el 4 y 5 de agosto de 1999 era la fecha en que se cumplían los 12 meses desde que Weigel había hecho su inicial de CRM, la recurrencia, para que sea válida y el piloto no se venza, puede ser hecha un mes antes, es decir en julio, o un mes después, es decir en septiembre. Que entonces, Weigel -ya que la norma habla de mes posterior y no de 30 días posteriores- tenía tiempo de realizar su recurrencia hasta el 30 de septiembre.

Que atento que para la Fiscalía, anual no es año calendario, ha de interpretar que mensual no es período mesario; entonces, siguiendo ese especial criterio, va a poner como fecha límite de realizar la recurrencia el 4 y 5 de septiembre de 1999 y, por tanto, ni siquiera en la ficción que nos plantea la vindicta pública Weigel se encontraba vencido, porque el accidente ocurrió el 31 de agosto, es decir, 4 ó 5 días antes de la fecha límite señalada.

Agregó que esto mismo fue explicado por el perito Prelooker, que así lo hizo porque percibió que si contradecía el pacífico criterio aeronáutico podría ser sujeto de acciones por falsedad, y recordó sus dichos en torno a este tema.

Señaló la distinta valoración normativa que le aplica al NESTAR el Sr. Fiscal cuando se refiere a éste; cuando alguna disposición del NESTAR puede ser utilizada por él, aunque con una engañosa interpretación para mantener su acusación, entonces el NESTAR es la ley a tener en cuenta, de lo contrario su validez es inferior a otra o inválido por inconstitucional.

Resaltó que no se le puede reprochar a un particular por adecuar su conducta a lo que establece una reglamentación que desde hace años viene siendo utilizada en su actividad. Que es más, quien dictó esa norma, es decir el Estado a través de la autoridad aeronáutica, no puede luego desconocer su valor, que es lo que está haciendo ahora el Estado a través de su agente Fiscal, para sancionar a aquéllos que se comportaron conforme a ella; y pareciera que en el alegato se está desconociendo la teoría de los actos propios.

Que por otra parte, no va a ingresar a analizar la normativa OACI, ya que la misma no está dirigida a los particulares sino a los Estados miembros, que ni siquiera están obligados a acatarla, estando reglado el sistema de dispensas, amén que no existe sanción al Estado incumplidor.

Recordó en este punto lo sostenido por el Sr. Fiscal al referir que, aún cuando el punto 13.2 del NESTAR fuere aplicable, la dispensa allí contenida no era de operatividad automática; que era necesario como condición sine qua non, que el candidato a ella -Weigel en este caso- esté programado con anticipación, lo cual no pasó a posteriori de la fecha del vencimiento, puesto que surge del CVR solamente que al día siguiente, el 1º de septiembre, tenía vuelos a Montevideo y tal vez a Formosa o Corrientes, y de la indagatoria de Arzeno en esta audiencia, surge que estaba programado para fin de noviembre, ratificado por la testimonial de Van Dan, por lo cual al no haber sido puesta en operación la dispensa ésta no operó ni iba a operar, porque la naturaleza de esta prórroga al fijar tiempos anteriores y posteriores al vencimiento del curso que se trate, están directamente relacionados con la verificación de su programación.

Sostuvo el Dr. Alvarez Bogнар que si bien se escucha en el CVR a Weigel refiriendo que volaría al día siguiente, esto es, el 1º de septiembre, esta circunstancia nada modifica la opinión de esa parte, ya que según el Fiscal el vencimiento operaba recién el 4/5 de septiembre.

Adujo que el Fiscal no se contenta con una arbitraria interpretación de la ley, sino que para mantener un discurso acusatorio directamente la modifica, realizando agregados no contenidos en ella. Que dice que ese mes posterior al vencimiento es una dispensa, pero la ley nunca habla de dispensa. Que afirma que para que esta dispensa tenga operatividad, se debe cumplir con un requisito ineludible, esto es, la previa programación del curso de

instrucción antes del vencimiento anual, pero la ley no establece ninguna especie de requisito.

Que por todo lo expuesto, es indudable que Weigel no se encontraba vencido en su recurrencia anual de CRM.

Que tampoco debe dejarse de lado que JIAAC sostuvo que los pilotos se encontraban debidamente habilitados para ejercer sus funciones, afirmando que a su respecto estaban cumplidos todos los requerimientos reglamentarios relacionados a su habilitación técnica y psicofísica.

Que por último, y como ya mencionara al tratar el tema de vacaciones, indicó que no existe la inhabilitación automática de los pilotos a excepción de los tres supuestos que contempla la ley. Que aún vencido en la recurrencia de CRM, esto no sería causal legal de invalidez de la licencia y habilitación.

Pasó entonces a efectuar su petitorio al Tribunal, y manifestó que esa defensa mantiene el pedido de invalidez o nulidad de la acusación de la Querrela, de conformidad con los argumentos oportunamente expuestos y aquellos otros que se han complementado a través de los alegatos; solicitó se declare la nulidad o invalidez de la acusación Fiscal en virtud de la modificación de los hechos imputados, violatorio esto del principio de congruencia y las garantías de regular proceso y defensa en juicio; y que se absuelva a Fabián Mario Chionetti en virtud de no existir en su contra una acusación válida o, en subsidio, en atención a los motivos que se expusieron a lo largo del presente, todos ellos relacionados a la inexistencia del hecho o a su participación en el mismo; como así también se absuelva a Gabriel María Borsani en virtud de no existir en su contra una acusación válida o, en subsidio, en atención a los motivos que se alegaran; que en subsidio, el encuadre jurídico se limite a la figura básica de estrago culposo (art. 196, primer párrafo, CP). Asimismo, señaló que se mantienen las reservas y protestas de todos aquellos planteos efectuados a lo largo del proceso, tanto en la etapa de instrucción como de juicio, y que por no estarse ante sentencias definitivas o fallos a ella equiparables no pudieron ser revisados por Tribunales de jerarquía superior, y solicitó que se tengan presentes la protesta de recurrir ante casación en los términos del art. 456 CPPN, reserva del caso Federal en atención a lo reglado en el artículo 14 de la Ley 48, y de

recurrir por ante la Comisión Interamericana conforme el procedimiento establecido en los artículos 44, subsiguientes y concordantes del Pacto de San José de Costa Rica.

Finalmente, el Dr. Wortman Jofre efectuó su réplica a los alegatos de la querella.

Comenzando por la defensa de los señores Deutsch y Boyd, manifestó que a la hora de evaluar la tipicidad de la figura del art. 190, la defensa coincidió con el análisis de esa querella, en orden a que se trataba de delito doloso de peligro concreto. Que respecto a la tipificación de los 3 elementos que caracterizan estos ilícitos se dijo que debía haber un objeto de acción peligrosa, en este caso la aeronave, aquéllo que en su alegato identificaran como las fuentes generadoras de peligro. Que también se dijo que la acción peligrosa debía entrar en el ámbito operativo del ejecutor, aquello que ellos llaman identificación de la situación de garante, o posición de garante, con conocimiento cierto de ella, y que finalmente se afirmó un tercer elemento que es que el peligro debía ser próximo a la lesión.

Afirmó que en este último aspecto es en el que va a diferir fuertemente con el análisis efectuado por la defensa, ya que no se encuentra ningún correlato en la moderna doctrina. Manifestó que la proximidad entre el peligro y la lesión no es un requisito para la configuración del tipo, como dijera en su alegato. Que allí la querella sostuvo que el disvalor de la acción que para la figura básica del 190 requiere ser realizada con dolo directo creando un síndrome de peligro, ha de concurrir en el momento de la actuación comisiva u omisiva. Que respecto de la temporaneidad de la actuación, bien señala Donna que para la configuración del ilícito es esencial que los medios de transporte deban hallarse en el curso de navegación, aunque el acto pudo haberse ejecutado tiempo antes; entonces, las acciones omisivas pueden tener una prolongación en el tiempo y determinar que su continuidad las conecte causalmente con su resultado, ya sea éste la creación de peligro o de otros resultados dañosos como muertes o estragos; que en tal momento, lo importante es que el autor sea distanciado del todo –intelectualmente- de la evitación del resultado.

Que esta es una idea de Jakobs. Señaló que, siguiendo a este autor, la idea que debe caracterizar a la construcción de este dolo es que el autor a

partir de su aporte a la generación del síndrome de riesgo, se distancia del todo intelectualmente de la evitación de la realización del tipo, pero se da cuenta que su evitación, la del resultado, consistente en el aumento del riesgo, es incompatible con aquello que él quiere. Que es decir que el autor realiza su aporte a la elevación del síndrome de riesgo, y luego se desentiende de la evitación del resultado, sabiendo que esa evitación es incompatible con su conducta y con lo que él quiere como meta.

Que así, transpolando este análisis a la actuación de los imputados Deutsch y Boyd, resulta claro que a lo largo de sus años de gestión conjunta fueron realizando variados aportes a la elevación del síndrome de riesgo dentro de las operaciones de la empresa LAPA; fueron traspasando distintos umbrales, aceptando operar cada vez con más peligro para pasajeros y tripulantes pero, tal vez el más claro para identificar su distanciamiento de la evitación del resultado para usar la terminología de Jakobs, lo configuró la omisión de tomar medidas correctivas frente a la denuncia que le cursara un par de meses antes del accidente el comandante Piñeyro. Que no quedan dudas del conocimiento directo y personal que tenían los acusados sobre estas denuncias, ya que sumado a la validez documental de la carta documento, en punto de la veracidad de su fecha y su destinatario, se agregan los dichos del imputado Diehl que en su indagatoria de 21 de julio de 2000 recordó “en el mes de junio de 1999, en una reunión semanal el señor Deutsch manifestó que había recibido una carta de Piñeyro. No era ni más ni menos que la renuncia con el pedido desesperado de que se tomaran con seriedad sus denuncias respecto al estado de inseguridad que reinaba en la empresa”. Que esto es, en terminología de Jakobs, alejarse de la evitación del resultado, y ocurrió poco tiempo antes del accidente.

Agregó que otra aseveración de la defensa apuntó a que no había dudas respecto de los actos de peligro concreto que produjeron el despiste. Que se dijo que satisfacían el tipo objetivo: el desorden en cabina, la omisión de extender flaps, la desobediencia a la alarma de configuración, el intento de aborte tardío, etc., y se dijo que éstos eran los únicos actos que implicaban un control sobre el medio de transporte. Que se continuó afirmando quiénes pueden ser autores del delito; ya que el tipo penal habla de ejecutar.

Expresó que se remite a la parte general, tanto en la parte de la autoría como de la tentativa, y se habla de quienes tomaran directa ejecución en un hecho. Que entonces se dijo que autores del art. 190 sólo pueden ser quienes ejecutan de mano propia los actos peligrosos, y sólo son punibles con el acto de comienzo de ejecución del delito; que ningún interviniente en fase previa es alcanzado por ese artículo. Que es el caso de todos los imputados en esta causa; todos ellos están fuera del ámbito operativo de actuación sobre el objeto de peligro, y esta afirmación es lo que se denomina postura en solitario. Que no existe ningún autor de la doctrina nacional o internacional que sostenga que nos encontremos frente a un delito de propia mano. Sostuvo que si con esto se quiere afirmar que la acción sólo puede ser cometida por quien conduce la aeronave o terceros que actúan forzando su voluntad, ello constituye un claro error en la interpretación de la norma. Que la defensa, al echar mano de los delitos de propia mano, categoría siempre en elaboración discutida si las hay, llega a la conclusión de que sólo pueden ser autores, otra vez, los pobres muertos, y así restringe el círculo de actores insosteniblemente. Que claro que esto es un dislate, pero sería defensivamente hartamente conveniente para la defensa porque en los delitos de propia mano, la autoría por omisión queda excluida ya que por hipótesis la acción humana descrita en el núcleo del tipo exige la realización personal del autor. Que en esta clase de ilícitos, el autor debe ser inmediato; y con esto vamos otra vez sobre los pobres muertos que maniobraron mal y estaban el día del accidente en el avión; que los directivos acusados estaban afuera cuando no hicieron personalmente otra cosa que actuar y omitir creando alto riesgo, siendo estrechos garantes de la seguridad en los vuelos, y sus conductas antinormativas eran un molde apto para perseguir el resultado. Agregó que la defensa se ilusiona con que los directivos, aunque tenían el dominio del hecho, no encajan en el círculo limitado de autores, lo que es exacto si de propia mano se tratara, pero lamentablemente no es así; ya que éste es un delito comisible por cualquiera que sea estrecho garante de los bienes jurídicos protegidos, y los directivos lo eran.

Adujo que sus actores plurales no cooperan en el derecho de otro, y su propio accionar u omitir porta su propio injusto. Que en este punto, zanja toda la discusión el trabajo que es una producción de Silvina García Lupo que se

llama “Derecho Penal. Cuestiones fundamentales de la teoría del delito sobre la base de casos de sentencia”, que remiten a casos de Fish; allí se dice textualmente para zanjar esta discusión respecto de dónde se corta la cadena de causalidad en la cual principalmente la defensa de Deutsch y Boyd hizo mucho hincapié, pero todas las demás se plegaron a ese cuestionamiento. Que en ese trabajo se sostiene “la aviación servida por los más cuidadosos y responsables engendra riesgos. Por consiguiente la caída de un avión no le es imputable al jefe de la firma aunque éste indudablemente lo ha coproducido y estadísticamente era previsible, siempre que la empresa de aviación se mantenga en el marco de riesgo permitido”. Que esta cita doctrinaria pone en evidencia el error de la defensa, porque deja en claro la posible imputación al jefe de la aerolínea que obra fuera del marco de riesgo permitido, y es justamente ésta la base de su imputación contra los acusados, pues entiende la querrela que ellos operaron fuera de los riesgos permitidos, y por ello deben responder.

Abordó luego lo que a su criterio fue el eje central sobre el cual argumentara en extenso la defensa: la ausencia de relación de causalidad entre las acciones u omisiones imputadas a los acusados y la generación del resultado. Que dicha defensa, y en general todas las que la sucedieron, parecen aferrarse a la idea naturalística de la causalidad; la vieja y perimida idea de que la acción sólo era el movimiento corporal humano y voluntario.

Recordó que en su alegato, siguiendo ideas de Jeschek, sostuvo que al derecho no le importan las relaciones causales en el sentido de la mecánica, sino únicamente si la acción que le era posible al comitente hubiera impedido el resultado; por ello la acción omitida se encuentra respecto al resultado producido en lo que se denomina una conexión legal que constituye la causalidad del hacer positivo, siempre que el hacer imaginado hubiera impedido el resultado. Que queda claro entonces que al derecho le interesa la causalidad legal y no la causalidad natural, como pretenden las defensas. Señaló que que la causalidad en sentido natural la configuraron las acciones del comandante y el copiloto que omitieron colocar los flaps, no respetaron el concepto de cabina estéril y omitieron abortar el despegue en tiempo oportuno; que esto es lo que ocurrió luego que cerrara la puerta del 3142.

Agregó que la defensa de Deustch y Boyd se aferra a la ruptura de la causalidad derivada de esa acción de cierre de la puerta y eso es correcto en orden al análisis de la responsabilidad de los dos pilotos, pero no de la correspondiente a los directivos de la línea aérea cuyos aportes a la elevación del riesgo se produjeron continuamente a lo largo de sus respectivas gestiones. Que ellos aumentaron el riesgo de las operaciones de LAPA al omitir controlar las deficiencias que presentaban los cursos de instrucción de ambos pilotos, abarcando con ellos todas las fallas, desde los errores recurrenciales en cada examen hasta la falta de un adecuado seguimiento psicológico; que los imputados también aumentaron el riesgo de las operaciones al no haber tomado medidas para que se programaran juntos a dos pilotos con estos problemas y antecedentes negativos; que ellos son responsables del aumento del riesgo en las operaciones de la compañía al no haber tomado con seriedad las denuncias que se formulaban, negando su veracidad, limitándose a desentenderse de la evitación del resultado dañoso, en palabras de Jakobs. Manifestó que se preocupaban por el dinero, necesitaban competir agresivamente en el mercado, y ocuparse de estas denuncias y tomar las medidas adecuadas para evitar un desastre aéreo estorbaba sus planes. Que en este punto pretende la defensa, y se comprende por el rol que desempeña, establecer artificialmente una censura, que implicaría algo así como que a partir del cierre de las puertas del avión del vuelo fatídico la responsabilidad se traslada al piloto y al copiloto, ambos fallecidos. Que hay que contestarle que se valora su esfuerzo, pero en modo alguno pueden tener acogida, pues las omisiones impropias, idénticas a comisiones, se le imputan a sus asistidos, con independencia de que los actos ejecutivos previos e inmediatos al desastre aéreo con múltiples muertos y heridos hayan aparecido al mundo exterior de la mano de otros, los infortunados Weigel y Etcheverry.

Añadió que la creación de altos riesgos mediante omisiones normativamente desaprobadas por los acusados, que aparecen idénticas a actos ejecutivos, se les imputan como actores directos, no como partícipes en los hechos de otro.

Refirió que ya ha explicado en su alegato, en cuanto se refiere al dolo y cómo debe ser considerado por el juez y el abogado y a su valor procesal, que sólo pueden extraerlo de indicadores externos, y de lo externo se prueba o

deduce, según el método que se elija, si existió o no dolo. Que el síndrome de riesgo pertenece a lo externo, y resulta asequible a los sentidos. Que se remite en este sentido a la pág. 221 de la tesis de Marcelo Sancinetti, donde se habla de la regla para determinar el dolo en el delito de peligro.

Que a partir de lo dicho, consideró que no es serio el planteo de la defensa, en orden a la ruptura de causalidad entre las acciones u omisiones imputadas, y la generación del resultado, consistente en la elevación del riesgo de peligro concreto en la seguridad aerocomercial de LAPA. Que por esto justamente, está hablando de un delito de comisión por omisión u omisión impropia, donde la imputación se construye a partir de 3 pilares fundamentales: la posición de garante, el conocimiento de esa situación y la capacidad de obrar en pos de la evitación del resultado.

Expresó que en este punto, al establecerse un parangón entre este caso y el asunto Cromagnon, la defensa pretendió abonar su tesis en orden a la ruptura de la causalidad, aseverando que los autores fueron responsabilizados por las decisiones que tomaron respecto del peligro concreto, evidenciado la noche del accidente, en el caso mencionado; pero esto no es correcto. Que lo que hicieron los jueces de ese caso fue clasificar las acciones u omisiones que, según ellos, dieron comienzo a la ejecución de la lesión para diferenciarlos de las fallas antirreglamentarias que ellos consideraron ajenas al delito. Que los jueces del caso Cromagnon sostuvieron: “se le ha pretendido otorgar relevancia jurídico-penal, por ejemplo, a que Chabán permitió el ingreso de menores de edad, que desvirtuó el objeto de habilitación del local, que anuló el funcionamiento de la central de incendios, que mantuvo comunicaciones indebidas con otros usos del complejo, que colocó vallas que dificultaban la salida. También a ciertas omisiones como no haber señalado correctamente las salidas, no capacitar al personal, no haber renovado el certificado de bomberos, no contar con detectores de humo, y no contar con matafuegos en funcionamiento, entre muchas otras cosas”. Y luego de descartar la relación de causalidad entre esas acciones y omisiones con el incendio, se centraron en otras que a su entender entraban en la órbita de la prohibición de la norma. Y dijeron los jueces: “los factores causales de los que estamos hablando, que comportaban la existencia de la situación típica como primer elemento del delito por comisión u omisión fueron los siguientes...”

Y ahí identificaron los jueces cuáles eran a su criterio: “el uso de elemento de pirotecnia adentro del local, la existencia en el techo de material inflamable (que había puesto Chabán mucho tiempo antes), el exceso abrumador de concurrentes al espectáculo y finalmente la situación de los medios de salida”.

Adujo el querellante que no es que el comienzo del espectáculo de Cromagnon fue el que determinó la responsabilidad; había actuaciones precedentes de Chabán que terminaron determinando su responsabilidad; que lo que pasa es que los jueces seleccionaron entre una variedad de hechos que aportaban a la causalidad cuáles eran los que según ellos fueron determinantes para el resultado, y esos cuatro fueron los determinantes. Que finalmente, los jueces explicaron su decisión del siguiente modo: “dichos actos estaban encaminados directamente hacia la lesión del bien jurídico, y por ende, desde el objetivo conformaba la denominada situación típica como primer elemento de comisión por omisión. A la luz del grado de significación que tuvieron todos estos factores pierden relevancia el resto de las cuestiones a las que apuntaron los acusadores, como las irregularidades en la habilitación del local, la falta de carteles de salida, el estado de los medios extintores, el ingreso de menores, etc. Tales cuestiones probablemente hayan contribuido o efectivamente dificultado el cuadro situacional, pero a la hora de establecer las causas fundamentales del resultado las únicas que evidentemente se diferencian del resto, y sin las cuales el suceso no se explica, son las que hemos relatado”.

Mencionó el querellante que en nuestro asunto podemos discutir acerca del nivel de incidencia en el resultado que pudieron tener algunas de las acciones u omisiones investigadas en este juicio, por ejemplo, el tema de las vacaciones, o la falta de autorización del manual por parte de la autoridad reguladora, pero no cabe ninguna duda que las fallas de la instrucción de los pilotos, en el sentido amplio y comprensivo que importa esa adecuada formación para el puesto en que se desempeñaban, más la omisión en prestar debido cuidado a las denuncias sobre inseguridad en las operaciones reiteradas dos meses antes del desastre, y la fatídica programación conjunta de ambos pilotos, fueron los elementos determinantes a la hora de determinar la lesión al bien jurídico seguridad común. Que según su punto de vista, todos fueron factores

coadyudantes, pero los señalados fueron los de mayor cercanía con la prohibición, y de allí que intencionalmente propone su análisis conjunto.

Refirió que respecto del dolo, la defensa sostuvo que los acusados debieron conocer con precisión las fallas que iban a realizar los pilotos en la cabina. Que se afirmó textualmente: “deberían haber estado en conocimiento de cada uno de los actos peligrosos concretos desarrollados por Weigel y Etcherverry”. Recordó que en el alegato la querrela se refirió a la expresión “a sabiendas” y a su significación bien enderezada a lo cognitivo y no a lo volitivo. Que basta que el autor tenga conocimiento de que realiza actos que ponen en peligro la seguridad de una aeronave, y no es necesario que los quiera como meta, como intención, y de allí lo cognitivo, no lo volitivo. Acerca de cuán concreta e individualizada tiene que ser la afectación del objeto del bien jurídico en la representación del autor así como la posibilidad de su lesión según el curso causal representado, dijo que ya sostuvo, siguiendo a Sialinsky (22:42), que la regla es: el dolo de puesta de peligro sólo puede referirse al conjunto de circunstancias que integran el síndrome de riesgo, sin que haga falta que el autor reconozca también que esas circunstancias generan ese riesgo.

Agregó que en forma coincidente se expresa Donna, en su Derecho Penal, Parte Especial, Tomo II; allí, en la Pág. 20 dice “en los delitos de peligro concreto se trata de un estado de peligro de un bien jurídico que reclama de un estado objetivo de peligro”; y continúa: “Es un juicio ex ante, realizado por una persona normal colocada en la posición del autor cuando se del comienzo de la acción, y teniendo en cuenta todas las circunstancias del caso cognoscible por la persona inteligente, más las conocidas por el autor y la experiencia común de la época sobre los cursos causales”. Que todos los autores citados siguen la línea de Hirsh en sus Obras Completas, Tomo I, Rubinzal Cunsoli 1999, donde expresamente incluye un capítulo denominado “peligro y peligrosidad”, donde dice que en la determinación del peligro no se trata de establecer desde la perspectiva ex post qué circunstancias objetivas sobre las que se basaba la prognosis futuro concurrían en el momento del hecho, sino que lo decisivo es la previsibilidad objetiva en la concreta situación témporo-espacial. Que dicho autor dice: “para el peligro la prognosis posterior se basa en circunstancias

objetivas cognoscibles de la situación temporo-espacial del bien jurídico, y que requiere un juicio competente, incluso experto en su caso”.

Que entonces, la pregunta que debemos responder es si era previsible en LAPA que un desastre aéreo con muertes ocurriera en breve plazo, y la respuesta es hartamente evidente: Sí, era previsible. Que la querrela sostuvo con acierto que la alarma que desatendiera Weigel en la noche del 3142 venía sonando con insistencia en los escritorios de la dirigencia de la empresa mucho tiempo antes. Expresó que la previsibilidad objetiva acerca de la ocurrencia de un accidente es un hecho que en este expediente ha logrado un increíble nivel de acreditación, posiblemente debido al azar. Que variadas denuncias que culminan con una carta documento dirigida al presidente de la empresa, que es analizada y descartada en los niveles máximos de conducción, constituye una prueba irrefutable acerca de esa previsión objetiva, con lo cual la responsabilidad que se reclama para los directivos de la empresa se basa en lo previsible que resultaba para ellos la ocurrencia de un desastre aéreo, y las desatenciones en que incurrieron al no tomar medidas adecuadas para evitarlo.

Que en algún momento, la defensa pretendió argumentar acerca de lo sorprendente y repentino del comportamiento de Weigel, algo así como un rapto de locura, inexplicable según ellos, y de este modo, pretendieron descartar la previsibilidad del accionar del piloto. Adujo el Dr. Wortman Jofre que, en realidad, con sólo cotejar el historial de Weigel -muchas de cuyas pruebas fueron tomadas por Borsani y Chionetti- se advierte que lo ocurrido en la cabina el 3142, el 31 de agosto del '99, venía pasando en cada una de las pruebas que el piloto rendía en los últimos años. Sostuvo que no hubo factor sorpresa; que ellos sabían el riesgo que asumían al permitir que volara un piloto con estos antecedentes, y no pueden alegar por tanto, que no se hubieran representado lo peligroso de la situación.

Agregó que, como bien señala Sancinetti en su tesis, respecto de la exculpación derivada de una posible ceguera ante situaciones de hecho, o ceguera fáctica, cuando el autor deja de representarse el resultado, pero reconoce circunstancias de tan alta peligrosidad que un sujeto cualquiera, hasta el más irreflexivo, habría percibido si hubiera estado en el lugar del autor la posibilidad concreta de la producción del resultado, entonces debe ser emitido un juicio

similar sobre el valor de la acción, no propiamente por la ceguera, sino precisamente por lo que efectivamente sabe que hace; en este caso, su grave conocimiento, porque sabían que dejaban volar a un piloto con estos problemas, todos recurrentes. Que la locura repentina de Weigel no es creíble, y lo cierto es que puertas adentro de la organización sabían los riesgos que representaba dejarlo que siga piloteando, y más aún sin un copiloto que le hiciera de contrapeso.

Manifestó que otro punto sobre el que fundaron todas las defensas –especialmente la de Nora Arzeno- fue la pretendida violación al principio de congruencia. Que primero argumentaron que el hecho que se le había comunicado en la indagatoria difería del referido en el auto de mérito, luego lo reiteraron al intentar la nulidad del requerimiento de elevación a juicio del Ministerio Público, y ahora lo vuelven a intentar.

Que para zanjar esta discusión, simplemente va a sostener que la única carga que compete a esa representación a la hora de pedir la elevación de la causa a juicio es cumplir con los recaudos del art. 347, en cuya parte in fine, se habla de la realización de una exposición suscinta de los motivos que fundamentan tal requisitoria, nada más. Que en el caso de la querrela, ello fue cumplido ampliamente al señalar que la acusación comprendía el análisis de las responsabilidades individuales que correspondían a cada uno de los acusados por sus aportes causales a la ocurrencia del accidente protagonizado por el vuelo 3142 de la empresa LAPA, el 31 de agosto del '99. Que luego, el detalle, la forma de la presentación, así como la valoración de las probanzas colectadas, obedeció a una cuestión de estilo, que sólo luego de este amplio debate puede ser plasmada en un reproche preciso y comprensivo de todos los aspectos investigados. Que de hecho, ninguna de las defensas acusó nulidad de la elevación en su oportunidad, no hay factor sorpresa. Que todo lo que integró la tesis acusadora fue refutado por la anti-tesis defensiva, y durante el debate se interrogó ampliamente a todos los testigos sobre los distintos tópicos, y ahora cada parte pudo valorarlos con plena libertad.

Que finalmente, la defensa construyó la última barrera para lograr la impunidad de sus defendidos al documentar que en una organización rige el principio de confianza, y que nadie puede hacer todo, sino sólo aquello que le

competite. Agregó que este argumento también fue usado por la defensa de Nora Arzeno. Dijo que claro está que cada defensa intenta demostrar que a sus asistidos no competía controlar la instrucción que se impartía a los pilotos, ni el régimen de vacaciones, ni el sistema de programación. Que algunos dicen que tenían inferiores responsables de esas tareas, y otros dicen que tenían superiores responsables de esas tareas.

Sostuvo que escudarse en la división del trabajo, y en la delegación de funciones, no permite eludir la responsabilidad de quien siendo la máxima autoridad de la compañía era piloto, y además supervisaba personalmente cada detalle de las operaciones.

Que de allí que cortar el hilo por lo más delgado y achacar toda la responsabilidad a Borsani, Diehl o Chionetti no se compadece con el estilo gerencial que tanto Deutsch como Boyd impusieron en la empresa: que eran dos jefes presentes que conducían con mano de hierro. Que el propio Borsani en este juicio dijo que él no podía decidir colocar más personal, o contar con mayor presupuesto para su área. Que le parece injusto y no compatible con la realidad de lo probado durante este debate cargar todas las culpas de lo ocurrido sobre sus espaldas, cuando fue el emergente de una política empresaria de descuido y desatención de la seguridad que partía de la cabeza de la organización, y que se hizo evidente en la noche del vuelo 3142.

Dijo que hay que recordar que por sobre las reglas de la ley existen otras, derivadas del éxito empresarial o del grupo de pertenencia; que Deutsch y Boyd habían desarrollado un sistema de gestión muy personalista, centrado en fuertes estrategias de marketing y con un sistema de premios y castigos muy marcados; que ellos conducían con un grupo de élite cercano (al que pertenecían Borsani, Chionetti y Weigel y en menor medida Diehl) que les respondía ciegamente.

A continuación, hizo uso del derecho de réplica el Dr. Sandro.

En primer término, adujo que como el querellante ha vuelto a poner énfasis en cuestiones formales como la violación al principio de congruencia, lo ha puesto a él en la obligación de responder a este punto. Sostuvo que dicha parte se queja fuertemente contra la observación de que su alegato y su acusación son objetivamente incongruentes, así que considera que no hay

nada mejor como evidencia que recurrir a sus propias palabras escritas en el expediente para demostrar que no tiene razón. Así, señaló que cuando hizo la requisitoria de elevación a juicio, y particularmente en la foja 30.914, luego de desarrollar la naturaleza que él en ese momento le adjudicaba al delito del art. 190, delito de doble culpa, dijo textualmente en el capítulo tercero de esa requisitoria: “el respeto al principio de congruencia en este caso concreto es autoevidente. Si la aplicación de una u otra figura, art. 190 o art. 196 del Código Penal produjera variaciones respecto del carácter doloso o culposo de las lesiones o de las muertes, entonces sí estaríamos frente a una violación del principio de congruencia pues las circunstancias fácticas que configuran un homicidio doloso, el dolo, por ejemplo, es un hecho, y un homicidio imprudente resultan diferentes. Sin embargo, en este caso la aplicación de una u otra figura no varía en nada los elementos fácticos que deben verificarse en este procedimiento para aplicar cualquiera de los dos tipos penales a los hechos del caso. Ello pues en ambos supuestos la causación de los resultados de lesiones y/o muertes son culposos”.

Expresó que de tal manera -así lo dice el argumento- que como el artículo 190 sería una figura de doble culpa y la imputación, los cargos intimados a los imputados, eran de esa índole, se respetaba el principio de congruencia, lo que al contrario quedaría infringido si se transformara el delito culposo en un delito de dolo. Que en la etapa de alegatos justamente el querellante produjo esta variación abrupta de su criterio jurídico y ya dijo, siguiendo la opinión de Sancinetti que él adelantó en la etapa de probation, que el art. 190 en realidad era un caso de doble dolo, no de doble culpa: pequeña diferencia, dice. Refirió que un salto intelectual de la doble culpa al doble dolo es bastante fuerte como para que uno pueda ya sospechar sobre la coherencia argumental de quien alega en esta forma. Que si bien para justificar el cambio respecto al derecho penal material contenido doloso o culposo del art. 190 el abogado de la querrela recurrió a la opinión de Sancinetti y dijo haberse persuadido luego que cualquiera puede modificar su opinión jurídica, no explicó de ninguna manera en cambio qué lo persuadió sobre un salto tan abrupto en materia de garantías constitucionales, porque lo que había dicho al elevar la causa a juicio es que

transformar la culpa en dolo afectaría el principio de congruencia, y resulta que ahora en etapa de alegatos dice todo lo contrario.

Que con esto quiere decir que la peor incongruencia es la incongruencia lógica porque afecta la base del juicio y por lo tanto es completamente insuperable. Sostuvo que la acusación de la querrela es nula no sólo por incongruencia objetiva de los cargos sino por incompatibilidad lógica de su propio argumento interior. Que nadie puede decir simultáneamente A y no A y pretender con esto emitir algo más que no sea un sofisma inaceptable.

Dijo que aclarada la cuestión formal, va a tratar los temas de derecho penal material que se han puesto en tela de juicio. Señaló que en primer término, el querellante se manifiesta de acuerdo con algunos de los datos que él mencionó respecto a la estructura del tipo objetivo de un delito de peligro concreto; acepta que tiene que haber un objeto de la acción, acepta también que ese objeto tenía que haber entrado en el ámbito operativo de quien lo pone en peligro; y aquí ya comienza una segunda inconsecuencia de su argumento porque si el objeto tiene que estar al alcance del autor, es claro que esto ya aporta un primer dato sobre quién puede ser ejecutor del hecho. Que ese es alguien que tiene allí bajo su control el objeto correspondiente, no quien está en una posición distanciada o remota, sin contacto con el objeto que se va a poner en peligro. Que luego, nuevamente de manera abrupta, la querrela dice que está en total desacuerdo con el tercer requisito que la defensa menciona en cuanto a la estructura objetiva del tipo, y la discrepancia tiene que ver con la creación de un peligro próximo de lesión para el objeto; que esto es inexacto y que su defensa habría mantenido una postura en solitario respecto a eso, porque nadie de la doctrina respalda esta aseveración.

En este punto, indicó que en su alegato no sólo mencionó la doctrina que respalda este punto de vista sino que hasta mencionó un ejemplo vinculándolo con el caso del automovilista que se adelanta temerariamente a otro en una curva sin ver quien viene del otro lado, y precisamente para distinguir la situación de puro peligro abstracto (sobre paso temerario) de la de peligro concreto que recién tiene lugar cuando ese riesgo abstracto evoluciona por la presencia de un vehículo que viene en dirección contraria, a la posibilidad tangible de una lesión.

Adujo el Dr. Sandro que quienes dicen que un elemento central del tipo objetivo de los delitos de peligro concreto es el peligro próximo de lesión no es un abogado defensor en solitario sino que es toda la doctrina que desarrolla la cuestión de los delitos de peligro concreto, empezando por Horn en 1973, autor de la primera monografía sobre el tema; como también lo dice el mismo Roxin, a quien ha citado durante la exposición. Que en segundo lugar, dice Roxin, la acción incriminada tiene que haber creado el peligro próximo de lesión de ese objeto de la acción. Que lo mismo ha dicho Olsen, en la cita que figura en su alegato; y si uno prefiere acudir a la doctrina nacional, para no ser una demostración de teoría extranjera, puede verse que Ricardo Núñez, en su tratado, exige que el acto peligroso sea la causa directa o inmediata de ese peligro concreto.

Que de tal forma, la objeción del querellante respecto a la necesidad del peligro próximo es incorrecta, y conviene aclarar el por qué del ataque a un elemento que parece obvio en la estructura del tipo. Que él trata de incluir dentro del delito del art. 190 casos de peligro abstracto, y como no puede hacerlo sin forzar los conceptos es que trata de refutar lo que es irrefutable; que él menciona e insiste con supuestas acciones u omisiones distantes o remotas respecto al momento del hecho, también de manera desafortunada, pero para tomar la hipótesis y demostrar que ni siquiera desde este punto de vista tiene razón, conviene responder así: ha dicho la querrela que sus clientes crearon el síndrome, nuevamente repitiendo de manera inadecuada el sustantivo al que se ha referido ya exhaustivamente, y se desentendieron del resultado. Indicó que acá hay una mezcla entre el aspecto objetivo del tipo y el aspecto subjetivo. Que si tratamos de hacer un análisis lógico-jurídico de la situación, debemos primero tratar lo externo y después lo interno.

Que como ejemplo de esa supuesta creación omisiva de síndrome previa al momento del hecho, se ha referido a la omisión de tomar medidas correctivas luego de la carta documento de Piñeyro cuando presentó su renuncia a la empresa, pero no dice absolutamente nada respecto a la opinión de la defensa en cuanto a que esa carta no cuestiona de ninguna manera el procedimiento de instrucción de pilotos en la empresa LAPA, como tampoco lo había hecho jamás con anterioridad, y mucho menos objeta la capacidad

profesional o técnica del piloto Weigel, ni incluye allí ninguno de los vituperios que recién en el momento de declarar en el debate tuvo a bien o a mal decir respecto del piloto muerto, incluso aquel hábito de colocar flaps antes de la puesta en marcha de los motores; así que nadie sabe de qué manera es posible omitir un recaudo de seguridad respecto de la carta de Piñeyro que nada decía sobre el hipotético recaudo omitido.

Agregó que ésta es una muestra muy clara de que estamos en la presencia constante del empleo del sofisma como medio de persuasión.

Dijo que resalta y repite entonces que el delito del art. 190 sólo computa actos de peligro concreto, y que los de peligro abstracto distantes cometidos en fases previas, si existieron, sólo pudieron dar lugar a la imputación residual de homicidio culposo que como él ha dicho estaría completamente prescripta. Añadió que sobre este punto, el querellante no ha dicho ni una sola palabra, y que tampoco puede decirla a partir de este momento porque ha perdido su oportunidad.

Sostuvo que la querrela también introduce una confusión importante sobre el círculo de autores de este delito y le atribuye a su defensa un supuesto error consistente en tomar en cuenta el concepto de autoría por mano propia, por lo que quiere aclararlo. Expresó que en su alegato trató de explicar que, tratándose de un hecho doloso, en el art. 190 sólo hay que considerar los actos que comienzan con la tentativa, y todo lo que está antes de la tentativa es área de impunidad como acto preparatorio; o sea, que los que son autores de un hecho del art. 190 son solamente los ejecutores de mano propia que intervienen en el hecho, a partir de su momento de ejecución. Que los que actúan en una fase previa pero no se incorporan a la ejecución del hecho posterior, si es que pudieron ser materia de alguna imputación penal, podrían haber sido considerados cómplices, podrían haber sido considerados instigadores, autores mediatos, o incluso, según alguna versión de la teoría de Jakobs, hasta coautores por coautoría funcional. Señaló que Jakobs, a diferencia de Roxin, acepta la posibilidad de que, por ejemplo, el jefe de una banda de ladrones que está a 1.000 km de distancia, pero que ha configurado completamente el hecho, sea coautor aunque esté tomando sol en una playa cuando sus ejecutores cometen el delito. Que sin embargo, fue el propio querellante el que deshechó absolutamente

todas estas hipótesis que hubieran podido de manera teórica incriminar a alguien por su actuación en la fase previa. Indicó que si él ha seleccionado discrecionalmente el cargo de autoría, como la llamó, plural individual (por referencia a la autoría colateral y simultánea) es él mismo quien se encerró en la trampa porque el autor individual es un autor de mano propia, no hay otra forma de autoría individual que la autoría por mano propia, y la opinión que le atribuye en realidad es de Roxin. Recordó aquí en este autor, en “Autoría y Dominio del Hecho”, dice que no puede dominarse un hecho de manera más clara que cuando lo realiza uno mismo; que no se puede mantener en las propias manos de modo más firme que cuando se actúa de propia mano; o sea que la necesidad de que la autoría sea de propia mano en este caso no fue introducida por la defensa, es obra de la propia querrela que ahora nuevamente trata de recoger la bandera que izó en su momento en forma irreflexiva.

Que repite entonces para que esto quede completamente aclarado, que los intervinientes en fase previa son impunes si se los trata de enjuiciar por autoría plural individual; y que como todas las otras situaciones que ha mencionado (complicidad, instigación, etc.) requieren una base fáctica propia y distinta, no es posible *Iura Novit curia*, cambiar de golpe, de nuevo, por otra parte, la subsunción legal que atañe a la condición de autor o de autores de las personas imputadas. Que quiere decir con esto que si los acusa por autoría individual, ahora ya es imposible considerar cualquier otra alternativa que no sea ésta.

Manifestó el Dr. Sandro que también se confunde la querrela cuando respecto al alegato de la defensa vinculado con la conexión causal entre comportamiento y resultado dice que esa parte sostiene una idea naturalista de causalidad, de lo que está completamente equivocado porque no sólo esta idea naturalista hoy es anacrónica en la ciencia, sino que lo que enseña todos los días en su clase de la facultad es precisamente lo contrario: que el enfoque actual de la ciencia penal debe poner el énfasis en el análisis normativo de las cuestiones, y por esa razón es que no ha planteado la inconstitucionalidad de la omisión impropia; simplemente porque bajo ciertos presupuestos escritos en la ley es posible que equivalga la omisión a una acción en sentido naturalístico; y éste es un concepto de causalidad legal y no de causalidad naturalística como

incorrectamente se le reprocha. Agregó que cuando él insiste en que hay situaciones que no vinculan causalmente con el resultado, está hablando de aquel círculo concéntrico más externo de la imputación que dice que por lo menos para considerar el aumento del riesgo, el hecho tiene que estar conectado materialmente de alguna forma con el suceso.

Que por otro lado, en relación al mismo problema del tipo objetivo del delito, el querellante vuelve a citar el caso de Cromagnon pero, tratando de llevar agua para su molino, vuelve a leer ciertos párrafos de esa sentencia y, como hizo con el texto de Sancinetti, de nuevo vuelve a mutilar el fallo para que se oiga solamente aquello que puede convenir a su interés porque en realidad el punto central de esa sentencia, en su analogía con este caso, es precisamente la que frustra por completo toda su pretensión de que los peligros remotos o abstractos tengan alguna aceptación como contenido de un delito de peligro común.

Citando el Dr. Sandro brevemente párrafos de los considerandos de esa sentencia: “todas las conductas activas u omisivas previas al ingreso de los espectadores al lugar”, podríamos decir, previas al cierre de las puertas del avión, “no pueden ser consideradas penalmente relevantes precisamente porque antes de ello no existe comienzo de ejecución de ningún tipo penal”. Y luego, de manera todavía más terminante, se dice que el señor Chabán es responsable, tanto como el manager del grupo musical, porque había asumido una posición de garante específica en virtud de su presencia en el lugar. Y que la sentencia dice “la presencia acreditada de los nombrados en el local realizando conductas activas relacionadas con el desarrollo del evento cuando la situación ya se encontraba dirigida a la posible lesión del bien jurídico permite afirmar con certeza que ambos asumieron efectivamente el dominio de dicha situación”. O sea que, señaló el Dr. Sandro, nadie puede tener el dominio del hecho si no está inmerso en el hecho, y por esta razón fueron condenados estos dos señores, porque estando inmersos en la situación omitieron interrumpir la prosecución del espectáculo. Y agregó que esto guarda completa analogía con la explicación que dio respecto a la cabina del avión y el contacto inexistente con ella por parte de sus defendidos.

Manifestó que de tal modo, la lectura correcta de ese precedente confirma el argumento de la defensa y nuevamente le quita razón al querellante.

Señaló que respecto del dolo, se produce una mezcla conceptual en el querellante difícil de interpretar. Que por una parte, éste cree que el dolo en los delitos de peligro, o en general, se satisface con el mero aspecto cognitivo, en consonancia con un grupo de autores que hoy en día tienen la misma idea sobre el dolo; es decir, han abandonado la teoría de la voluntad y se conforman con la mera representación de resultados o de peligros. Que lo que no toma en cuenta el replicante aquí es otro argumento que funciona dentro de esta línea de pensar y que fue motivo de tratamiento en el alegato de esa defensa, cuando dijo que el dolo como mera representación pertenece a la esfera del pensamiento, al ámbito interno del individuo y por tanto, a lo que no es susceptible de juzgamiento. Que para que el lado cognitivo del dolo tenga relevancia se necesita una decisión de acción impulsada por la voluntad que lo ponga de manifiesto como hecho externo; que hasta ese momento, como pensamiento simple, no es susceptible de pena. Que por lo tanto, decir que para el dolo basta con conocimiento o que están satisfechos los requisitos del dolo con el lado cognitivo, no se está diciendo absolutamente nada más que no sea agregar confusión a cuestiones doctrinales que tienen otro alcance y otro significado porque en realidad la disputa entre la teoría de la voluntad y la teoría de la representación históricamente tiene que ver con la diferencia entre dolo eventual y culpa con representación, aspecto que aquí está completamente fuera del caso.

En cuanto a la frase de impacto (o metáfora) del querellante como aquella que las alarmas venían sonando en los escritorios de los empresarios, sostuvo que esto es mentira; que sabemos que es mentira esto de las alarmas recurrentes; que han desfilado aquí decenas de pilotos y de copilotos, y ninguno de ellos dijo que las alarmas sonaban todos los días y por cualquier motivo; que al contrario, la mayoría dijo claramente que las alarmas sonaban cuando tenían que sonar, sea porque se olvidaban el freno o porque en algún momento se producían cualquiera de los disparadores operativos que hacen sonar una alarma.

Agregó que, por otra parte, ya que vuelve a insistirse en la carta de renuncia de Piñeyro, nada se dice en la misma sobre el sonido recurrente de

alarmas en los aviones de LAPA que pudiera haber alertado a alguien sobre alguna anomalía.

Indicó que se niega también ahora lo que el querellante llama el rapto sorpresivo de la locura de Weigel, diciendo que esto en verdad estaba anunciado por los antecedentes del piloto y que los imputados, en este aspecto, habrían incurrido en una especie de ceguera fáctica, que no habrían querido ver lo que era evidente para todos.

Refirió el Dr. Sandro que en primer término, ha olvidado computar la querella que fue su propio testigo principal -el señor Piñeyro- quien en este debate dijo literalmente que el comportamiento de Weigel era como el de quien padece un brote psicótico, y que por eso Etcheverry tendría que haber intervenido de inmediato, así que no se trata de un diagnóstico de la defensa sino del testigo que más aprecia la parte querellante; pero deberían en ese caso también tomar en cuenta su diagnóstico médico que nos da alguna chance importante respecto a la disfuncionalidad de la psiquis del piloto respecto a los trastornos de personalidad que ha mencionado extensamente con pruebas del más variado origen y que en ese caso no mereció ningún tratamiento por parte del replicante.

Y CONSIDERANDO:

Los Dres. Leopoldo Bruglia y Jorge Luciano Gorini dijeron:

I. CUESTIONES PREVIAS: NULIDADES

Como paso preliminar a tratar las cuestiones que hacen al mérito o fondo de la sentencia, el Tribunal considera necesario analizar las nulidades planteadas por las partes, verificación ésta que permite el ingreso al tratamiento adecuado de las situaciones que deben ser evaluadas en la sentencia definitiva, sin vicios procesales que las afecten.-

Nulidad del alegato de la querrela y del Ministerio Público Fiscal:

Inmediatamente luego de concluido el alegato de la querrela, el Dr. Jorge Sandro planteó la nulidad de dicha presentación argumentando que desde el comienzo de la instrucción las personas requeridas recibieron intimaciones fácticas en sus declaraciones indagatorias que no fueron modificadas hasta este momento.

Al respecto, mencionó que tales intimaciones fueron criticadas en ese momento por la ambigüedad que padecían, pero que asimismo tenían determinados límites, uno de ellos la frase con la que daba comienzo la imputación: “no haber realizado diligentemente las obligaciones a su cargo, posibilitando que la tripulación estuviera al mando...”, que por ello la falta de diligencia imputada excluía la posibilidad de una imputación dolosa, que es a sabiendas y claramente diferenciable de una recriminación sin diligencia.

En tal sentido, refirió que el proceso avanzó como estrago culposo –art. 196 C.P.-, que al momento de efectuar el requerimiento de elevación a juicio el Fiscal efectuó su posición legal escogiendo tal calificación y la querrela realizó dos planteos alternativos -arts 196 y 190 del C.P.-, sin embargo para hacer posible la alternativa del art. 190 del C.P. la querrela desarrolló una argumentación extensa y detallada refiriendo que no era un tipo doloso, sino que se trataba de un tipo de doble culpa puesto que en caso contrario se violaría el principio de congruencia.

En concreto, aludió que la misma parte querellante que había manifestado que de aplicar un delito doloso se violaría el principio de congruencia, ahora, al pretender la aplicación de tal artículo, sostiene que no viola tal principio; siendo que para sostener tal calificación hace propia la posición utilizada por la defensa al momento de efectuar el pedido de probation.

Aunado a ello, refirió que la querrela en su fundamento aplicó en forma errónea la interpretación del síndrome de riesgo puesto que se trata de una doctrina establecida para explicar la culpa, y el abogado de la querrela traslada esta expresión al contenido del hecho doloso de peligro, manifestando no conocer en profundidad la doctrina que invoca.

En definitiva, refirió que el cambio efectuado por la querrela en esta etapa de alegatos resultó ser una sorpresa inaceptable y violatoria del derecho de defensa de los imputados.

El segundo motivo invocado por el defensor fue que al momento de enumerarse los cargos achacados a sus defendidos Deutsch y Boyd, el querellante utilizó nuevas acusaciones de las que no tuvieron oportunidad de defenderse, las que produjeron sorpresa a los imputados y a la defensa.

Por último y en subsidio, solicitó la reapertura del debate para que se intime a los imputados de los nuevos cargos, que tengan oportunidad de ofrecer nueva prueba y ampliar sus declaraciones indagatorias, haciendo las reservas del caso.

Respecto de la nulidad impetrada se corrió vista a la totalidad de las partes. Así, el Dr. Roberto Babington adhirió al planteo efectuado por el Dr. Sandro y expresó que se varió el “*nomen iuris*” y que se reeditaban cuestiones violatorias de normas constitucionales en relación al anoticiamiento puntual de la conducta para asegurar la defensa en juicio (art. 8. inc.2. b del Pacto San José de Costa Rica), recordando que el 23 de mayo del año 2000 se anotició a sus defendidos de un incumplimiento de deberes de funcionario publico, que se arribó a un auto de merito por la misma figura y que al momento de elevarse la causa a juicio, el 20 de enero de 2004, la querrela escogió la misma calificación.

Asimismo, expresó que el Tribunal había sobreseído a sus defendidos por prescripción y que tal situación no había variado hasta el juicio, por tal motivo solicitó la separación de causas.

Por otro lado, advirtió que se le imputaba a sus defendidos Peterson y Lentino nuevos delitos por los que nunca habían sido intimados, sosteniendo que acaecía una nueva prescripción con el límite de los ocho años.

Los Dres. José M. Estévez Cambra y Mariano Fragueiro Frías adhirieron *in totum* al planteo efectuado por el Dr. Sandro.

Por su parte, el Dr. Guillermo Arias, resaltó que a su asistida Nora Arzeno se le había imputado exclusivamente el vencimiento del curso de CRM

del comandante Gustavo Weigel y que en el alegato la querrela había mutado tal imputación incorporando una supuesta falla de adiestramiento de CRM y otros 6 cargos nuevos.

A su entender, resultaba notable la ampliación de la plataforma fáctica imputada a la Sra. Arzeno, sin perjuicio de lo cual efectuó las reservas del caso.

El representante de la querrela, Dr. Hugo Wortman Jofré, en contestación a la pretensión de la defensa, replicó que el planteo que efectúa el Dr. Sandro ya había sido motivo de tratamiento al momento de plantearse la nulidad de las declaraciones indagatorias en la sede instructoria, planteo que fuera rechazado de plano por la Cámara Federal, por lo que la cuestión se encontraba precluída.

Aunado a ello, refirió que los imputados llegaron a juicio por un hecho, el que no había sido variado desde la recepción de las declaraciones indagatorias, donde se los intimó por responsabilidades que motivaron el accidente, es decir que no se modificó la plataforma fáctica y en cuanto a los puntos individualizados en el alegato, refirió que los mismos se podían resumir.

Por otro lado, en relación a la calificación escogida en su alegato manifestó que se estaban discutiendo interpretaciones y calificaciones legales y no hechos.

Precisó en cuanto a los puntos de su alegato que no resultaban sorprendentes puesto que habían sido analizados en el debate, así enunció los temas de instrucción, CRM, vacaciones, INMAE, programación, mantenimiento de aviones, PREVAC, denuncias, concepto de cabina estéril, etc.

Respecto de la acusación formulada a la Gerente de Recursos Humanos, Nora Arzeno, manifestó que en el punto III.2 se refería a la acusación, a las fallas en la cultura empresaria, haciendo referencia a todos los directivos de la firma. Que a su entender había correlato entre la acusación del requerimiento de elevación a juicio y la acusación en el debate, ejemplificó ello en el incumplimiento de los cursos de CRM, en la política y régimen de las vacaciones, insuficiencia del control psíquico y aptitud psicológica, presiones laborales -en relación al episodio con Piñeyro-, legajos personales, todos ellos en cabeza de Arzeno, siendo que a su entender la plataforma fáctica permanecía igual y no se afectaban los derechos de la imputada.

En cuanto a los imputados de la Fuerza Aérea, refirió que no consideraba que se hayan variado sustancialmente los hechos de su acusación, puesto que se refieren a las tareas de inspección y competencias del personal técnico a su cargo, que incluía el régimen de vacaciones y las facultades de contralor respecto de las empresas. En síntesis, manifestó que Peterson tenía la facultad de aplicar sanciones y no lo hizo y todo esto implicaba el control de la existencia de normas internas de empresas para evitar cualquier tipo de riesgo para la seguridad aérea.

Concluyó que la variación del incumplimiento de deberes y los estragos doloso o culposo era una cuestión precluida, puesto que al momento de resolver el planteo de prescripción la Cámara Nacional de Casación Penal refirió que podían resultar culpables de estrago en cualquiera de sus formas.

En cuanto a la figura del estrago -en cualquiera de sus dos versiones- cabían las mismas aseveraciones efectuadas respecto al resto de los imputados, por lo que no se había variado la plataforma fáctica. En relación a ello, recordó que la Dra. Martínez en oportunidad de efectuar la requisitoria de elevación a juicio había ingresado como única calificación posible la figura del art. 190 del C.P., habilitando de ese modo la jurisdicción plena del Tribunal. Así, refirió que en definitiva de ninguna manera tomó por sorpresa a los imputados, puesto que tuvieron la oportunidad de sustanciar prueba y controlarla.

Por otro lado, argumentó que existía un vicio sobre el planteo efectuado por cuanto reiterada jurisprudencia de la C.S.J.N. explica que no basta con la queja de los cargos efectuados sino que es necesario que se expliquen cuales fueron las sorpresas concretas y los medios de prueba omitidos para esta circunstancia. Es decir, que debieron haber demostrado cómo esa sorpresa afectó el derecho de defensa y en este sentido, el ejercicio del derecho de defensa de los imputados fue muy loable, se introdujo prueba en indagatorias, se hicieron nuevas pericias, etc., citando al respecto Fallos 247:202, 302:482, entre otros.

Solicitó en definitiva el rechazo de la nulidad con expresa imposición de costas.

A su turno, el Sr. Fiscal de Juicio, Dr. Guillermo Friele, sostuvo que los eventuales cambios de calificación legal no violentan de modo alguno el principio de congruencia y que no afectan mientras la mutación no se produzca

sustancialmente en la plataforma fáctica, es decir, no debe ser sorpresivo para que las defensas no puedan discutir y poner en crisis ese cambio. Citó como ejemplo fallos de la C.N.C.P. Sala I, cn° 10038, rta. 19/8/09, reg. 14370 y Sala II cn° 2496, rta. 5/4/01 y cn° 979, rta. 26/2/97.

Al respecto sostuvo que en el caso concreto no se modificó la plataforma fáctica ni sus circunstancias y que los eventuales cambios de calificación no violentan el derecho de defensa en juicio del art. 18 de la C.N.

Destacó que, en segundo lugar, ninguna de las defensas cuestionó en el momento procesal oportuno, la validez de las acusaciones alternativas, recordando la calificación alternativa escogida por la parte querellante.

En tercer lugar, refirió que todos los planteos de nulidad formulados por los defensores han sido genéricos, no han concretado de manera fehaciente cuáles fueron los hechos u omisiones que aumentaron la plataforma fáctica y que son base de sus agravios, por lo que la contestación que efectúa es genérica porque no hay una enumeración detallada.

A entender del representante del Ministerio Público no hubo violación al principio de congruencia puesto que el requerimiento de la querrela es válido y debe ser leído como un todo, con capítulos e ítems, donde se detallan todas las circunstancias de esa plataforma fáctica, entonces hay un correlato entre ese requerimiento y el alegato final, todos los puntos materia de imputación se encuentran contenidos en la requisitoria de elevación a juicio, refiriéndose a algunos ejemplos para advertir esa cuestión: cuestiones de cultura empresarial insegura, instrucción de los pilotos, designación de Weigel y Etcheverry, legajos, etc. Refiriendo que todos los puntos fueron materia de discusión en el debate, con amplio control de la defensa, por eso resulta desacertado plantearlos como indebida modificación sustancial.

Mencionó que sólo encontró dos cuestiones que no fueron tratadas en el requerimiento de elevación a juicio, que son la correcta implementación de PREVAC y el sistema de recepción de denuncias, pero a la vez refirió que dichas variaciones no le resultaban sustanciales, siendo que, además, fueron de amplio debate y con efectivo control de las partes. En definitiva, sostiene que no hay ninguna sorpresa y variación insustancial de la plataforma. Respecto a ello, citó el fallo de la Sala I de la C.N.C.P. en donde se precisó que sí se pueden aceptar

variaciones de plataforma fáctica (cn° 2636 “La Rosa”, rta. 2/3/00), siempre que no sean sustanciales y en ese caso no se violenta la congruencia.

En relación al planteo del Dr. Babington refirió que tampoco existía sorpresa puesto que la mayoría de la Sala IV de la C.N.C.P. en el incidente de prescripción de sus asistidos afirmó, a los efectos de revocar el sobreseimiento, que la plataforma fáctica podía ser subsumida en otras calificaciones. Es decir, que se puede compartir o no la resolución pero la situación estaba resuelta de esa manera.

En definitiva, peticionó que se rechacen todos los planteos de nulidad, sin costas, por entender que existía una razón plausible para interponerlas.

Por último y al momento de formular alegatos los Dres. Mariano Fragueiro Frías y Diego Alvarez Bognar plantearon la nulidad de la acusación final efectuada por el Ministerio Público Fiscal por entender que se encontraba violado el principio de congruencia ya que se le imputa a Fabián Chionetti el no haber desprogramado a Weigel y Etcheverry para el vuelo 3142 del 31/8/99, cuando en las instancias procesales anteriores –declaración indagatoria y requerimiento de elevación a juicio- el nombrado imputado no fue intimado por este hecho y, asimismo, el haberse reducido el lapso temporal durante el cual Chionetti se desempeñó como Gerente de Operaciones - desde el 19 de julio de 1999 al 31 de agosto de ese mismo año-.

Aduce la defensa que de haber sido así desde el inicio de las actuaciones ello hubiese implicado un estudio y técnica defensiva mucho más profunda respecto a este período de tiempo.

Con relación a Gabriel Borsani la defensa en forma poco clara manifestó que la acusación de la Fiscalía adolecía de falta de coherencia y congruencia, ya que en el requerimiento de elevación a juicio se le imputó al nombrado la falta de diligencia sin indicar violación de normas como se hizo en la acusación y, además, ésta última, revestiría una complejidad mayor no coincidiendo la valoración de la prueba efectuada por el Dr. Rívolo con la concreción de la imputación llevada a cabo por el Dr. Friele.

Ahora bien, previo a tratar específicamente las nulidades interpuestas por las defensas en el transcurso de sus alegatos, corresponde aquí hacer alusión liminar a principios generales de aplicación común a todas las nulidades: se trata del carácter limitativo, excepcional y restrictivo que a las mismas se les reconoce en nuestro ordenamiento procesal.

Es que la nulidad procesal es la más importante y grave sanción de los actos del proceso, que implica la privación de la vida jurídica del mismo y la de todas sus ramificaciones, circunstancia -esta última- que en muchos de los casos, llega incluso a afectar a la totalidad del juicio.

La interpretación restrictiva en materia de nulidades, recepcionada por la totalidad de nuestra doctrina y jurisprudencia, desde luego que no implica el desconocimiento de las supuestas irregularidades o su caprichoso rechazo. Conlleva a asumir la responsabilidad de que esta sanción no puede ser aplicada indiscriminadamente, sino como “última ratio” ante un acto que ofende sin solución garantías constitucionales, o cuando así expresamente lo dispone el legislador, por presumir tal consecuencia de los vicios que invalida con la sanción.

Por ello se consagra que la regla es la estabilidad y mantenimiento de los actos procesales, resultando la nulidad una excepción de utilización restrictiva, por afectar la progresividad del proceso y la seguridad y firmeza de sus actos. Lo que es igual a decir, su esencia misma.

Se ha pronunciado por la excepcionalidad de esta sanción la Corte Suprema de Justicia de la Nación al afirmar que *“En materia de nulidades procesales prima un criterio de interpretación restrictiva y sólo cabe anular las actuaciones cuando el vicio afecte un derecho o interés legítimo y cause un perjuicio irreparable, sin admitirlas cuando no exista una finalidad práctica, que es razón ineludible de su procedencia* (v. “Bianchi, Guillermo Oscar”, Fallos C.S.J.N. t. 325, p. 1404)”.

Este mismo criterio han adoptado entre otros: CNCP Sala II, causa 399, Registro Nro. 471 “QUIROZ”; CNCP Sala III, causa 457, Registro Nro. 79/95 “LEFEVRE”; ídem ant. causa Nro. 292, “CARDOZO”, del 15/3/93; CNACCF Sala I, causa 27.389 “PETCOFF”, del 14/3/96; ídem ant. causa 26.660,

“PAULEAU R.A.”, rta. el 14/11/95; CNACCFSM Sala II, causa 1164 “Legajo art. 452 CPPN”, del 22/12/95.

a) Nulidad por violación al principio de congruencia, con relación a los hechos imputados a Nora Silvina Arzeno en el alegato formulado por la querella.

El principio de congruencia que debe regir en todo proceso penal con el fin de asegurar el debido ejercicio de la defensa en juicio contemplado en el art. 18 de la Constitución Nacional, implica necesariamente que el sustrato fáctico fijado en la requisitoria de elevación a juicio del Ministerio Público Fiscal y la querella permanezca incólume al desarrollar esas partes el alegato final y, de igual modo debe permanecer plasmado en la sentencia.

En este caso, el marco fáctico delimitado en los respectivos requerimientos de elevación a juicio formulados por la querella en representación de la Asociación de Víctimas Aéreas y el Ministerio Público Fiscal, con respecto a Nora Arzeno consistió en: obrar negligentemente en el desempeño de su cargo, debido a la falta de control estricto de los descansos mínimos obligatorios que le corresponden a la mayoría de la dotación de pilotos de la empresa –incluido el fallecido Comandante Weigel – por imperio del Decreto 671/94 Art. 31 y a la ausencia de control de la vigencia de la licencia de vuelo del Comandante Gustavo Adolfo Weigel quien a criterio de esas partes, se hallaba vencido en la disciplina CRM por incumplimiento de su recurrent –en un lapso anterior a 26 días al 31 de agosto de 1999-.

Ahora bien, al formular su alegato final la parte querellante además de imputarle los hechos descriptos precedentemente, formuló su acusación de manera ampliatoria y en violación al principio de congruencia sobre los siguientes hechos: omitir requerir la implementación de un sistema de seguimiento y supervisión de la actitud psicológica del personal operativo de la compañía; omitir implementar y requerir la institucionalización de un sistema formal y eficaz de canalización, seguimiento y solución de las denuncias de personal de la empresa por violaciones a la seguridad operacional; hostigar y perseguir al personal de la empresa que formulara denuncias u observaciones relativas al mejoramiento de la seguridad aérea; llevar un registro desordenado

de los antecedentes personales del personal operativo de la empresa; y omitir requerir a la conducción mayores recursos para cumplir adecuadamente sus funciones operativas.

Respecto de estas imputaciones, Arzeno no ha tenido la posibilidad de defenderse en atención a que fue anoticiada de las mismas recién al momento final del debate, cuando la parte acusadora incorporó de manera sorpresiva estos hechos en su alegato.

Si bien las requisitorias referenciadas contienen estos hechos -los cuales fueron ampliamente debatidos durante el juicio-, lo cierto es que específicamente fueron materia de imputación respecto de los otros coprocesados, pero no respecto a la imputada Arzeno, desprendiéndose de dichos actos procesales que a la nombrada exclusivamente se le reprocharon los temas de vencimiento de vacaciones y CRM, por lo cual durante el transcurso del debate la procesada dirigió su defensa únicamente con relación a dichos puntos.

Efectuar un juicio de imputación respecto al resto de los hechos, ahora novedosamente imputados por la querrela a Arzeno, implicaría afectar de manera significativa el derecho de defensa de la imputada, por lo cual la acusación formulada por el Dr. Wortman Jofré adolece de un vicio de nulidad violatorio del art. 18 de la Constitución Nacional y por lo tanto será sancionado conforme a las reglas prescriptas por los arts. 167 y ss. del Código Procesal Penal de la Nación.

Por último, cabe mencionar que el planteo de nulidad -tal cual se mencionó- fue efectuado inmediatamente después de haberse producido el acto viciado, por lo cual el Tribunal podría haberlo resuelto en esa instancia y eliminar el vicio alegado por la defensa. Sin embargo, en este caso particular, resultaba infructuoso e imposible sanear la irregularidad contenida en el alegato de la querrela, ya que no existía posibilidad alguna que en la instancia en que se verificaba el vicio, al final de juicio, luego de casi dos años de debate, pudiera tener alguna perspectiva de razonabilidad transitar nuevamente las etapas ya concluidas, con ampliación de indagatoria, ofrecimiento de prueba y su producción. Esto sólo, ya tornaba a la nulidad en insanable y definitiva por efecto de la preclusión.-

b) Nulidad por violación al principio de congruencia, con relación a los hechos imputados a Gustavo Andrés Deutsch y Ronaldo Patricio Boyd, Fabián Chionetti, Gabriel Borsani, Valerio Diehl, Diego Lentino y Damián Peterson en el alegato formulado por la querrela

En relación al primer argumento pretendido por el Dr. Jorge Sandro, entendemos que no se encuentra en juego el principio de congruencia protegido constitucionalmente, en virtud que la parte querellante efectuó un cambio de calificación, dado que no se advierte una brusca variación en la plataforma fáctica que le fuera achacada a los imputados Deutsch, Boyd, Chionetti, Borsani, Diehl, Lentino y Peterson.

Corresponde mencionar que la calificación legal escogida en el proceso en la cual es encuadrada la conducta imputada a los procesados resulta absolutamente provisoria y puede sufrir modificaciones durante todo el trámite de la causa y la misma sólo se constituirá en precisa y definitiva en la respectiva sentencia. Es decir, que manteniéndose la plataforma fáctica descrita en los requerimientos de elevación a juicio la misma puede ser alcanzada por otra calificación legal a la allí provisoriamente escogida, sin que ello implique una violación al principio de congruencia; circunstancia que se advierte en este caso. (Cnfr: C.N.C.P. Sala IV cn° 6540 “Lentino, Diego s/recurso de casación”, Rta. 20/7/07, Reg. 8980.4, entre otras). Hacemos expresa reserva de la situación en la cual una diversa calificación legal podría implicar distintas consideraciones fácticas que no hayan sido materia de discusión, situación que no se verifica en el presente.-

Asimismo, la numerosa jurisprudencia emanada del superior sostiene que *“De la correlación que debe verificarse entre los términos en que quedó substanciada la acusación y el contenido de la sentencia, surge la formulación del principio de congruencia. Queda excluido de dicha exigencia el aspecto jurídico, toda vez que la congruencia no alcanza al título o calificación legal del hecho imputado, pues el Tribunal de mérito tiene plena libertad para elegir la norma que considera aplicable al caso, y ello así en virtud del principio iura novit curia”*.(Cnfr: C.N.C.P., Sala II, Voto del Dr. Mitchell; Reg n° 1304.2; c. 978 "Giménez, Fernando A. y otro s/recurso de

casación", Rta. 26/02/97; Sala IV, Reg. n° 1465.4.; c. 915 "Solis, Miguel Angel s/recurso de casación", Rta. 9/09/98; Sala III, Reg. n° 399.00.3.; c 1527 "González Notario, Adolfo y otro s/recurso de casación", Rta. 13/07/00, entre otras).

En este sentido, también se ha pronunciado la Corte Suprema de Justicia de la Nación: "...en orden a la justicia represiva, el deber de los magistrados consiste en precisar las figuras delictivas que juzgan, con plena libertad y exclusiva subordinación a la ley, sin más limitación que la de restringir el pronunciamiento a los hechos que constituyeron materia de juicio, es decir, a la base fáctica acerca de la cual las partes desplegaron su actividad acusatoria o defensiva (Fallos: 310:2094; 329:4634)" Conf. Fallo: "Raffaelli, José y otros", rta. 16/11/2009, S.C.R. 497, L. XLIII).

Por lo tanto, entendemos que no ha existido violación alguna al principio de congruencia teniendo en cuenta el relato de los hechos atribuidos en los requerimientos de elevación a juicio, que permitieron a los imputados articular en plenitud su defensa material y técnica respecto de su intervención en el accidente aéreo acaecido el 31/8/99, reflejándose ello en el acta de debate a través de la prueba rendida durante el juicio, circunstancias sobre las cuales las defensas tuvieron la oportunidad de probar, contradecir y alegar en el momento oportuno.

Por otra parte y sin perjuicio de lo ya reseñado, cabe agregar que la modificación de un delito culposo a uno doloso no ha provocado el efecto "sorpresa" que implicaría la violación al principio constitucional del debido ejercicio de la defensa en juicio, ya que en la requisitoria de elevación a juicio de la parte querellante representada por la Dra. Martínez se encuadraron los hechos imputados bajo la órbita del art. 190 del Código Penal (cfr. fs. 30.859/30.903).

Debe destacarse que el alejamiento de esa parte acusadora producido en las proximidades de la culminación del debate, no provoca la invalidez de los actos procesales por esa parte formulados, los cuales se mantienen a pesar de esa circunstancia, habiendo permitido durante casi todo el debate que los imputados pudieran oponer todos aquellos medios de prueba que consideren pertinentes para ejercer su derecho de defensa sobre la base de esa imputación legal.

En cuanto al segundo argumento planteado por el Dr. Sandro, corresponde mencionar, en primer lugar, que el mismo adolece de especificidad por cuanto fue expuesto de manera genérica no indicando de manera concreta cuáles fueron los hechos u omisiones que violaron el principio de congruencia alegado por esa parte.

Esta circunstancia obliga a los suscriptos a tratar el agravio esgrimido por la defensa de manera genérica respecto a los hechos contenidos en la acusación formulada por el querellante.

Aclarado ello, se advierte que la acusación final formulada por la parte querellante no ha variado el marco fáctico detallado en las requisitorias de elevación a juicio, habiendo individualizado en esta instancia esos mismos hechos que fueron ampliamente debatidos durante el juicio, oportunidad en la cual los imputados tuvieron innumerables ocasiones de ejercer su derecho de defensa.

Tal es así que no sólo se han efectuado extensos y profusos interrogatorios a los testigos convocados al debate respecto a estos hechos –tal cual se desprende de los hechos y prueba que tratamos a lo largo de esta sentencia- sino que también se han llevado a cabo numerosas medidas de prueba tales como pericias contables, accidentológica, inspección ocular e innumerables solicitudes de documentación a distintos organismos, requeridos –estos últimos- en oportunidad de ofrecer prueba en los términos del art. 354 del Código Procesal Penal de la Nación.

Por lo cual, habiéndose efectuado un profundo análisis de las requisitorias de elevación a juicio, de las acusaciones formuladas en los alegatos finales –los cuales han mantenido intacta su base fáctica- y del amplio ejercicio de la defensa en juicio efectivizado durante la audiencia de debate respecto de los hechos por los cuales los imputados resultaron finalmente acusados, entendemos que se ha respetado el principio de congruencia y, en consecuencia, habrá de rechazarse el planteo de nulidad efectuado por las defensas.

Por otra parte, con respecto a los argumentos agregados por el Dr. Babington corresponde mencionar que con fecha 20 de julio de 2007 la Sala IV de la Cámara Nacional de Casación Penal revocó la prescripción decretada por mayoría por este Tribunal, sosteniendo que Peterson y Lentino debían someterse

a juicio en virtud de que en esa instancia procesal bajo ningún concepto podía determinarse el grado de relevancia que ha tenido la eventual inobservancia de sus obligaciones funcionales con el mencionado resultado trágico.

Esta circunstancia anotició a esos imputados, previo al debate, que el mismo abarcaría a su respecto el estrago ocurrido el 31/8/99, por lo cual –al igual que el resto de los imputados- tuvieron amplias posibilidades de ejercer su defensa durante el desarrollo de este juicio, no causando sorpresa la acusación efectuada por la querrela.

Finalmente, debemos mencionar que el pedido de prescripción formulado por el defensor corresponde ser declarado abstracto en virtud de la sentencia recaída en esta causa respecto a sus asistidos, circunstancia esta que será tratada más adelante.

c) Nulidad del alegato formulado por el Ministerio Público Fiscal, por violación al principio de congruencia, con relación a los hechos imputados a Fabián Chionetti y Gabriel Borsani

Respecto al planteo formulado por los Dres. Mariano Fragueiro Frías y Diego Alvarez Bogнар, cabe precisar que el representante del Ministerio Público Fiscal, en su acusación, no ha variado la plataforma fáctica achacada a sus defendidos Chionetti y Borsani con relación a la descripta en la requisitoria de elevación a juicio, por lo cual no se advierte violación alguna al principio de congruencia.

Por otra parte, no se evidencia discordancia alguna entre la valoración de la prueba y la imputación concreta efectuada por el Ministerio Público Fiscal, la cual conformó una acusación que contuvo una relación clara, precisa y circunstanciada de los hechos, además de una debida fundamentación respecto a la calificación legal escogida.

En este sentido, cabe detallar que al formular su alegato el Ministerio Público dividió su exposición en dos partes: el detalle de la prueba, cuya exposición estuvo a cargo del Fiscal coadyuvante de instrucción y la concreción de la imputación que fue expuesta por el Fiscal de Juicio. Analizada esta última, se advierte que la imputación concreta a cada uno de los procesados encuentra

debida fundamentación probatoria en la primera parte del alegato, sin perjuicio que la valoración de los elementos de prueba pormenorizada por el Fiscal de instrucción haya resultado más amplia teniendo en cuenta el reproche que finalmente recayó en cabeza de los imputados.

Esta circunstancia no invalida dicho acto procesal ya que el reproche formulado a los imputados por el señor Fiscal de Juicio en su alegato posee una fundamentación y debida correlación con la valoración de la prueba, no advirtiéndose en consecuencia en dicho acto procesal vicio alguno que deba ser sancionado de nulidad.

Por otra parte con respecto al agravio invocado en cuanto a la imputación formulada a Chionetti, de la lectura de los resultandos y del acta de debate, surge que el tema de programación de pilotos fue ampliamente debatido y, el nombrado imputado ha ejercido expresamente su derecho de defensa respecto a este tema, refiriéndose específicamente en sus ampliaciones indagatorias a la programación de los pilotos del vuelo 3142 abarcando el lapso temporal especificado por la Fiscalía.

En igual sentido, el agravio referido al contenido de la acusación formulada a Borsani por el Ministerio Público, en cuanto argumentan los defensores que violaría el principio de congruencia por especificar las normas violadas por el procesado, entendemos en primer lugar que la imputación no ha variado ya que dicha normativa fue citada en el requerimiento y debatida en el juicio y, asimismo Borsani, al ejercer su principal derecho de defensa en indagatoria, se explayó acabadamente respecto a sus funciones que se encontraban delimitadas en el Manual de Operaciones de Vuelo de la empresa LAPA.

Sin perjuicio de lo expuesto, cabe advertir que del análisis del planteo formulado por los defensores no se esboza perjuicio concreto alguno que pudiera implicar la declaración de nulidad del acto atacado, tratándose a criterio de los suscriptos de una divergencia en la valoración de la prueba que no amerita el tratamiento de la cuestión en los términos del art. 167 y ss. del C.P.P.N.

II. PROLOGO:

1) Explicación sucinta de las cuestiones que resultaron determinantes en el presente juicio y su relevancia en los fundamentos de la sentencia.-

En forma previa al desarrollo de las cuestiones técnicas de la sentencia, del tratamiento-evaluación de la prueba y del juicio de imputación, entendemos necesario –a fin de lograr la mayor claridad expositiva- introducir un preludio que llevará a comprender la estructura de razonamiento que fundamenta nuestras conclusiones. Asimismo, advertiremos sobre las desviaciones en la investigación de los hechos –por cuestiones relacionadas con el nexo causal- y el correlato que tuvieron en los requerimientos de elevación a juicio y su impacto final en la prolongación del debate.

El punto inicial, como piedra angular, incuestionable, a partir del cual se irán escalonando las motivaciones lógicas consecuentes, lo situamos en las unánimes conclusiones acerca de los parámetros analizados por los técnicos respecto a las fallas producidas el día 31 de agosto de 1999 en el vuelo 3142 de la empresa Lapa, que partiendo del Aeroparque Jorge Newbery de esta ciudad de Buenos Aires, tenía como destino final la ciudad de Córdoba.-

La Junta de Investigaciones de Accidentes Aéreos Civiles y la totalidad de los peritos –oficiales y de parte- concluyen que no hubo incidencia de condiciones meteorológicas en la tragedia, no se registraron fallas en la aeronave y que la totalidad de los cuestionamientos respecto de la estructura del accidente estaban centrados en razones relacionadas con el pilotaje del avión.-

Sobre esta premisa, que no fue nunca cuestionada en todo el proceso, se encuentra acreditado que el avión no registró ese día desperfecto alguno que incidiera sobre las causales del siniestro.-

La opinión de los expertos sobre este punto, se corroboró con los exámenes efectuados al registrador de datos de vuelo, del cual surge que el avión no registró fallas y corrobora como causal del accidente la no configuración de los flaps por parte de la tripulación.-

Esto ya se encontraba acreditado en la causa a partir del informe final de la Junta de Investigaciones, producido el 17 de mayo de 2000 y por la pericia del Ingeniero Herbstein de agosto del mismo año.-

Luego de esta primera conclusión, veremos como en la causa se van perdiendo los parámetros razonables lógicos en la instrucción/investigación del proceso penal, que luego marcaron todo el desarrollo de la etapa preliminar del proceso y del juicio mismo.-

Aquí aparece el “bulis” o núcleo central que permite aclarar todo lo sucedido en este proceso, su inusitada complejidad y su excesiva e innecesaria prolongación.-

Se trata de la relación causa efecto, que en materia penal se conoce como relación de causalidad o nexo causal.-

Lo desarrollaremos específicamente –desde el punto de vista técnico- en el punto siguiente, ya que como dijéramos aquí trataremos el aspecto general introductorio.-

Pero corresponde sí sentar que en el derecho penal se juzga un hecho concreto y que las imputaciones solo pueden sostenerse en la medida que se encuentren relacionadas o conectadas por ese nexo causal con el hecho.-

Desde el inicio mismo de esta causa –o sea en septiembre de 1999- irrumpieron cuestiones relacionadas con aspectos que nunca podían resultar vinculados con los motivos que originaron el hecho materia de juicio de imputación en esta causa penal.-

Se desarrollo la investigación desde un parámetro amplio de “cultura de inseguridad de la empresa”, que generó un enorme dispendio de esfuerzos y tiempo.-

Se sostuvo por las partes acusadoras que cualquier suceso ocurrido en la historia de la empresa –cinco o seis años de operaciones- que pudiera ser demostrativo de una “cultura” poco afecta a respetar los parámetros de la seguridad, podía ser materia de imputación. Lo que es más grave aún, incluso los que excedían en el tiempo a la gestión gerencial enjuiciada, iniciada en el año 1996.-

Y no es que entendamos que es un parámetro erróneo de por sí, sino que sostenemos que la materia probatoria siempre debió estar relacionada con el hecho, no con lo “no” sucedido.-

Sostenemos que hay dos cuestiones definitivamente probadas en la causa que son sencillas de entender para cualquier observador, sin necesidad de conocimientos técnicos.-

La aeronave cuenta con dos sistemas de registros inalterables que se denominan comúnmente cajas negras: una que sirve para determinar si la nave en sí tuvo problemas o fallas técnicas y la otra es el registro de audio de la cabina, donde se graban aproximadamente los últimos treinta minutos de conversaciones de los pilotos.-

Ya dijimos más arriba que del primero de estos registros indubitables, surgió la inexistencia de fallas del avión.-

Del otro elemento, audio en el recinto de los pilotos, se desprende claramente la increíble cantidad de fallas cometidas por la conducción del avión. El adjetivo “increíble” los utilizamos por resultar la respuesta unánime de todo aquel que escuchó en el juicio el contenido del registro de voces en la cabina.-

Con un mínimo de sensatez, volvamos a la premisa inicial: si no se verificaron fallas en el avión y sí graves deficiencias del piloto, el curso de investigación natural y razonable para el derecho penal, que mantenga el nexo causal, era el siguiente, y vamos a entrar en una explicación sencilla y genérica que pueda ser entendida por todos, posean o no conocimientos específicos.-

Si está comprobado que el piloto cometió un sinnúmero de errores y partimos de la hipótesis que nunca tendría que haber estado sentado donde estaba, surge una primera imputación clara que lleva responsabilidades en materia penal. Se traslada a quien permitió que accediera a la comandancia de la aeronave. Pero a partir de esta primera corroboración, es donde –siempre siguiendo el nexo causal- debía continuarse con una segunda hipótesis: era el único comandante incapacitado, o la empresa tenía serias deficiencias en su estructura de pilotos, a partir de lo cual podríamos sí llegar a determinar responsabilidades penales que excedan a los imputables directos del ascenso de Weigel, llegando incluso a las jerarquías más altas de la empresa.-

Debía centrarse la investigación, por todos los medios, a todas las posibles deficiencias que podrían corroborarse en la empresa en relación siempre con la falla que fue materia del hecho, el pilotaje y todo lo que podría relacionarse con ese aspecto.-

Entonces era fatalmente relevante el análisis de la política de instrucción de los pilotos, para determinar si eran correctamente preparados en todos los aspectos. Debía extremarse el examen de la responsabilidad de los instructores de los pilotos, no solo respecto de si hacían lo que correspondía, fundamentalmente si eran idóneos y tenían la capacitación necesaria para cumplir con ese rol fundamental. Los inspectores de vuelo de la empresa, que debían controlar las características técnicas de los pilotos, debieron también ser centro de la presente investigación. Nada de esto se hizo seriamente, o con la profundidad necesaria.

En sentido contrario, la casi totalidad de los esfuerzos de la instrucción de esta causa se centraron en problemas técnicos o de mantenimiento de los aviones, falla que como tanto dijimos y reiteraremos, no se verificaron en este caso. Se insumieron enormes o casi la totalidad de los esfuerzos en demostrar problemas de los aviones en los años que Lapa operó. Todos y cada uno de esos desperfectos fueron intensamente investigados.

Y reiteramos que no descartamos la incidencia en materia penal de una cultura de inseguridad de la empresa, pero siempre debemos –en esta ciencia– correlacionarla con el resultado o hecho materia del proceso.-

No hay una sola pericia en la causa que analice los aspectos relacionados con la instrucción de los pilotos. Poco sabemos acerca de la idoneidad de los instructores y de cómo llevaron a cabo sus tareas los inspectores de vuelo de la empresa.-

El correlato de lo acontecido en la instrucción de la causa se plasmó en los requerimientos de elevación a juicio, que bajo la premisa de “cultura de inseguridad” englobó toda la historia de la empresa y tuvo directo impacto en el debate, donde se insumió casi la totalidad del mismo en una auditoria integral de todos los aspectos de la firma.-

El requerimiento de elevación a juicio del Ministerio Público Fiscal, que marcó la plataforma fáctica del debate, fue determinante en este aspecto.

Los testigos luego propuestos en los ofrecimientos de prueba, que guardaban correlato con la base de hechos que imputaban, no era posible de ser corregida por el Tribunal en atención a la imposibilidad técnica de la jurisdicción de pronunciarse en forma previa respecto de cuestiones de fondo, que hacen a la imputación.-

Los representantes técnicos de las querellas –nos referimos en este caso especialmente a la representada por el Dr. Wortman Jofre- no fueron ajenos a esta apreciación de la investigación integral de todos los aspectos de la empresa (la mitad de los testigos que introdujo esta querella eran mecánicos, empleados de mantenimiento y azafatas), coadyuvando así en la inusual prolongación del juicio, postura que se vio corroborada en el contenido de su acusación.-

No ocurrió lo mismo con el alegato del Ministerio Público Fiscal, dado que se advierte claramente el esfuerzo del Dr. Friele en centrar las imputaciones adecuándolas al nexo causal. De allí la contrastante disparidad entre ambas acusaciones y no solamente en la subsunción legal, sino especialmente en la prueba seleccionada para fundarla. Cabe destacar que el Dr. Friele, quien se introdujo en plena etapa de debate en reemplazo del Dr. Rizzi, fue absolutamente ajeno a los inconvenientes destacados, y rigurosamente coherente en toda su intervención con un correcto análisis del nexo causal.-

Podemos intentar encontrar una explicación a estas dificultades en la apreciación de los hechos que debían ser materia de este juicio. Que pueden incluso ser razonables en otros ámbitos ajenos al derecho penal y también, como dijéramos, tener correlato en un proceso penal, en la medida que puedan ser enlazadas en la producción del resultado.-

Se trata de las teorías sistémicas en materia de aeronavegación comercial, que pregonan, con profusa bibliografía y profundos trabajos, que los pilotos son solo el eslabón final de una serie de fallas latentes en la estructura de la empresa. A partir de esa premisa, sostienen que deben analizarse esas fallas larvadas, porque constituyen el germen en el que se anida el resultado final.

No corresponde que ingresemos en estos ámbitos que nos exceden, donde probablemente haya cuestiones corporativas que no podemos valorar; pero como colofón de este tema, entendemos que para ser aplicadas en una causa penal, las

fallas latentes de la empresa deben necesariamente tener correlato con el resultado, circunstancia que podría haberse verificado en este supuesto de haberse demostrado una incorrecta instrucción de los pilotos, otros ascensos indebidos, instructores incompetentes o irresponsables o inspectores de vuelo que no cumplieran con el nivel de su competencia. Así sí podrían estas posturas tener algún correlato en el ámbito específico del derecho penal y fijar responsabilidades en los niveles más altos de la empresa.-

Pero esto no fue lo que realmente sucedió, la desviación de la instrucción hacia las cuestiones técnicas o de mantenimiento de las aeronaves, fallas producidas en vuelos, aviones que pudieron haber salido en condiciones no seguras, escasos mecánicos, etc., etc., fueron todos episodios que no se vieron reflejados en el accidente.-

Las audiencias de debate se encuentran grabadas en su totalidad y allí podrá claramente advertirse el tiempo insumido en todas las cuestiones irrelevantes desde nuestra óptica, las que tuvieron que ser tratadas por formar parte del cuerpo fáctico de los requerimientos. La “auditoria integral” de todos los sectores de la empresa -buscando algún déficit en materia de seguridad- la continua revisión de todas las fallas técnicas producidas en todos los vuelos de la firma durante años, problemas de mantenimiento de los aviones e insuficiencia de mecánicos –todos temas sin relación de causalidad con el hecho-, fueron el núcleo central que insumió la casi totalidad del tiempo de las audiencias de debate. El tema de vacaciones de los pilotos que reconocemos podía guardar directa relación con la causal del accidente, fue extenuadamente debatido, todos los testigos fueron exhaustivamente interrogados sobre esta cuestión, cuando en los primeros años de la instrucción ya se contaba en autos con la específica pericia que descartaba el factor de fatiga de vuelo en la ocurrencia del hecho.

No se desistían de los testigos que transcurrido ya más de un año y tres meses de debate, resultaba insustancial oírlos. No solo no eran descartados por las defensas, sino que las partes acusadoras siguieron insistiendo en mantenerlos, incluida la querrela representada por el Dr. Wortman Jofre.-

Se llegó a tener que adoptar un procedimiento inusual en la justicia penal a fin de intentar acortar la duración de este extraordinario debate. Se convocaron por parte del Tribunal a audiencias específicas de prueba, con la clara

advertencia a las partes para que señalaran los testigos imprescindibles para sus pretensiones. Se pudo finalmente acotar la cantidad de testimonios. Determinadas particularidades de la discusiones sobre la pertinencia de los testigos entre las partes resultan relevantes, son muchas, pero recordamos que las defensas condicionaban el desistimiento de los testigos “por bloque”, o sea por temas que según postulaban esas partes no tenía sentido discutir, tales como el conjunto de azafatas o de mecánicos, recibiendo acogida negativa por los acusadores. El querellante Wortman, representante de la Asociación Civil de Víctimas de Accidentes Aéreos, siguió prolongando el debate, insistiendo –en junio de 2009- con testimonios de azafatas y mecánicos (ver escrito fs. 34.999). En fin, no consideramos necesario extendernos demasiado en este momento en estas cuestiones, que se encuentran totalmente documentadas en las grabaciones.-

Se perdieron así innumerables posibilidades para encausar en la instrucción la investigación sobre las cuestiones que guardaban estrecha vinculación con los motivos del accidente. Es más, aún no aceptándose nuestro criterio acerca de la ajeneidad de las fallas de los aviones y de los problemas de mantenimiento. Incluso no aceptándose como vía de hipótesis –solo eso- que podrían haber sido relevantes en el juicio de imputación, no se advierte porqué no se profundizó en lo que nosotros entendemos como directamente ligado al hecho constatado. Se sobreseyeron prematuramente a los instructores de la empresa, no se realizó peritaje alguno que específicamente pudiera llegar a alguna conclusión acerca de la capacitación de los pilotos y de la política de la empresa en ese aspecto, solo se verificaron medidas parciales y poco sustanciales en esta materia probatoria.-

Podemos conjeturar sobre las causales de este confuso esquema de imputaciones y los hechos que la ocasionaron, pero no resulta la especulación la vía de pronunciamiento de los jueces y mucho menos cuando se refieren a cuestiones que exceden a los parámetros sobre los cuales debe expedirse la Justicia. Por esta razón hasta aquí llegaremos, solo marcando lo que resulta materia estricta de nuestro convencimiento y siempre en relación con lo que debe formar parte de nuestra específica fundamentación de los hechos materia de la sentencia.-

Dentro del esquema que venimos proyectando, vamos a ver –en el desarrollo posterior- que las conductas u omisiones generadoras de riesgo no permitido se detienen en el proceso de ascenso del comandante y específicamente en su designación. A partir de allí, la falta absoluta de elementos probatorios que permitan proseguir en los temas ya más generales vinculados con la instrucción de los pilotos que podían imputar la política de la empresa en materia de seguridad –vinculada siempre a todo lo que haya elevado el riesgo permitido relacionado con el probado inadecuado ascenso del comandante Weigel- se convierte en difuso e impide corroborar los temas esenciales a los cuales ya nos hemos referido.-

Todas las cuestiones relacionadas con el nexo causal e incluso todo aquello que fue materia de acusación, que aún desde nuestra perspectiva deben ser descartadas por falta de ese elemento esencial de la teoría del delito, va a ser materia de tratamiento. Es decir, no nos vamos a quedar solamente con el impedimento de la relación de causa y efecto. Vamos a analizar y valorar la prueba producida en todos los casos que fueron materia de fundamento de la imputación de los acusadores, para permitir y garantizar a esas partes, según fue siempre nuestra postura en esta causa, que aún con una concepción distinta sobre el nexo causal, puedan analizar y eventualmente rebatir nuestros fundamentos, asegurándoles de esta forma el tratamiento de la totalidad de la plataforma fáctica que ingresaron en sus acusaciones.

Adelantamos que ni siquiera estas relaciones fácticas, en nuestro criterio erróneas, pudieron ser acreditadas.-

Podemos ahora sí detenernos a analizar específicamente la relación de causalidad.-

2) Relación causa efecto: de los parámetros generales a su limitación en la teoría del delito.-

Pocos temas tienen tanta gravitación en la historia del pensamiento humano y del acontecer científico, como la relación causa efecto. Es la base de todas las ciencias, ya que todo razonamiento, excluidas obviamente las

cuestiones religiosas, tiene sustento en la correlación entre hechos y consecuencias.-

Nada se puede explicar en este mundo, ni en el cosmos, sin un razonamiento basado en la ley de causa efecto. Todas las ciencias se apoyan básicamente en esta premisa y fundan sus conclusiones siguiendo este silogismo.-

Pero las relaciones de causalidad, lejos de ser simples, presentan una complejidad inusual, imposibles de sistematizar, que se ven reflejadas en todas las ciencias en que se verifican. Es que difícilmente haya una sola causa productora de un efecto –en general es lo contrario- y, como expresión de un pensamiento lógico, es permitido generar relaciones hasta límites inciertos.-

En esta visión global de la causalidad, se pueden engarzar un número casi ilimitado de causas que tuvieron incidencia en un resultado.-

Para dar un ejemplo común a nuestra materia, veamos el caso de un homicidio producto de un robo en un colectivo y las múltiples causas que tienen relación con ese resultado: empezamos por los progenitores del homicida que lo engendraron, por el médico que lo salvó en alguna circunstancia en que peligró su vida, por la “cultura” que le transmitieron sus padres y, porque no, de la que recibió en la escuela y la que fue producto de su interrelación con sus amistades. Tuvo también, muy probablemente, innumerables conflictos en su vida que le imprimieron un impacto en su psiquis y, para ir directamente a lo más cercano al hecho, ya que las circunstancias causales son innumerables, alguien le vendió el arma sin la cual no podría haber matado, consiguió también las balas que se las entregó un amigo, previo al hecho fue demorado por otro conocido que impidió que subiera a otros colectivos donde tal vez no hubiera encontrado la víctima indicada, el colectivero le abrió la puerta pese a que se había ya pasado del lugar pertinente para la detención, en definitiva, un universo de causas que tuvieron relación con el hecho final del homicidio, o si se prefiere, sin las cuales el hecho no hubiera ocurrido tal como fue.-

Es agotador e imposible de limitar, con esos presupuestos, la relación de causalidad.-

De allí que el derecho penal, desde que empezó su gestación como ciencia, trazó lineamientos limitativos de esta relación causa efecto, a los fines de la

punibilidad. Previamente la filosofía, en sus distintas vertientes, generó demarcaciones precisas en esta correlación, estableciendo parámetros que luego se reflejaron en nuestra materia bajo el concepto de causalidad natural.-

Es el paso de la causalidad general a la particular de nuestra ciencia.-

No era justamente un problema menor, sabemos que la pretensión punitiva del estado es excepcional y limitada. Esto como un primer acercamiento. Luego también veremos la incidencia del concepto de derecho penal “de acto”, en contraposición con el que tiene en cuenta la personalidad del autor y sus antecedentes, y la gravitación también de estas cuestiones en este caso, que deben también analizarse en relación con el nexo causal.-

Así se fueron desarrollando, en el tiempo y en el ámbito del derecho penal, numerosas teorías que pretendieron abarcar los supuestos en los cuales se podía adjudicar a una persona un resultado lesivo, siempre en la concepción limitadora a la que hiciéramos referencia.-

Son ampliamente conocidas y su evolución la podemos encontrar en los más elementales manuales de la materia, por ello solo citaremos las últimas, como el camino de transición hasta llegar al concepto actual en el cual nos detendremos.

Pero aclaramos que en ninguna de ellas se evalúan situaciones como la del ejemplo que dimos basado exclusivamente en la concepción global. Estas posturas analizan exclusivamente los hechos que tuvieron incidencia “directa” (natural) en el resultado, excluyendo de por sí la casi totalidad de la universalidad a la que hiciéramos referencia en el inicio.-

Se trata de la teoría de la equivalencia de las condiciones, con sus clásicos ejemplos de situaciones que tuvieron alguna relevancia directa o incidencia en el resultado, superada luego por la de la “condición más adecuada”, que intentó aún más neutralizar los resultados a los cuales conduce la teoría anterior, señalando que no toda condición es causa, en el sentido del derecho penal, sino solamente aquellas que de acuerdo a la experiencia general producen el resultado.-

La limitación de la causalidad natural, para restringirla a las necesidades del derecho penal, fue profundizada por la teoría de la relevancia típica, con influencia directa en la imputación objetiva, que asentó el criterio que, una vez

comprobada la causalidad natural, es necesario verificar la relevancia típica de dicho nexo causal a partir de una correcta interpretación del tipo penal. “Solo cuando la causalidad y la relevancia están comprobadas, es decir cuando consta la tipicidad de la acción, puede plantearse la cuestión de la culpabilidad por el resultado” (Mezger, *Strafrecht, ein Lehrbuch*, 3º edición, pag. 126).-

Llegamos así, finalmente, a la teoría de la imputación objetiva –empleada como base de las acusaciones en esta causa- donde la causalidad natural también actúa como un prerequisite de la imputación. Obra como un límite mínimo pero no suficiente para la atribución del resultado.-

En esta teoría, comprobada la causalidad natural, la imputación del resultado requiere además verificar:

1. Si la acción (u omisión) del autor ha creado un peligro jurídicamente desaprobado para la producción del resultado, y

2. Si el resultado producido por dicha conducta es la realización del mismo peligro –jurídicamente desaprobado- creado por la acción.-

Es así que la realización del riesgo en el resultado producido no se debe confundir con el nexo causal, pues se trata de una exigencia adicional a la causalidad, de acuerdo con la cual “en el resultado se debe actualizar aquel riesgo que es la razón de la prohibición de la conducta” (Corcoy Bidasolo, “El delito imprudente”, pag. 379 y ss., Martínez Escamilla, “La imputación objetiva del resultado”, 1992, pag. 165 y ss., entre otros).

Luego de este desarrollo del concepto general de la relación causa efecto, en su particular aplicación a nuestra ciencia, asentándonos en el concepto limitativo del derecho penal y en el también incuestionable precepto de responsabilidad por el hecho ocurrido, es posible fundar nuestra premisa vertida en el punto preliminar, en cuanto a las desviaciones en la instrucción de la causa,

que se impregnaron en el requerimiento de elevación a juicio e impactaron negativamente en la extensión del debate y de todo el proceso en general.-

Sostiene Jescheck que un modelo de teoría del delito vinculado a la idea del Estado de derecho requiere que toda imputación gire en torno a un hecho.-

Reiteramos que en un derecho penal que tiene en cuenta exclusivamente el hecho ocurrido como precondition generadora de imputación penal. Donde se verificó que la aeronave no tuvo falla alguna y que el resultado lesivo tenía directa y exclusiva referencia en irregularidades cometidas por la conducción de la aeronave, toda cuestión que en este juicio se ventiló relacionada con supuestas irregularidades pretéritas y genéricas basadas en una cultura negligente de la empresa –que no guardaban relación con el hecho acaecido-, y que además no se actualizaron como riesgo en la realización del resultado concreto del hecho ocurrido el 31 de agosto de 1999 -único cimiento posible de imputar en la presente causa- quedan definitivamente excluidas del nexo causal, por inexistencia de causalidad natural, como prerequisite, y además del referido y complementario nexo normativo.

Al no registrar fallas la aeronave, no se entiende que riesgo se actualizó en el resultado de todos los que formaron parte de las cuestiones de mantenimiento, o de aviones no-go, o de recalentamiento de los motores en un vuelo, o de falta de salvavidas en un viaje a Punta Cana, o de las fallas en el timón estabilizador de cola, o de un problema con un radar inoperativo, o uno o dos horizontes stand by, y tantos temas más que profusamente se discutieron en el debate por insistencia de los acusadores.-

Y esta conclusión, si bien recién ahora la podemos asentar por formar parte del juicio de imputación, se encontraba ya incuestionablemente corroborada en el año 2000, antes de verificarse un año de la producción del trágico accidente.-

III. ACREDITACIÓN DEL HECHO:

1) ACCIDENTE AÉREO OCURRIDO EL 31 DE AGOSTO DE 1999.

A) Accidente Aéreo:

Finalizado el debate oral y público llevado a cabo en estas actuaciones, se tiene por debidamente acreditado que el 31 de agosto de 1999 la aeronave de la firma Líneas Aéreas Privadas Argentinas S.A. (LAPA), Boeing 737-204 C, matrícula LV-WRZ, la cual debía decolar desde el Aeroparque Metropolitano Jorge Newbery con destino al aeropuerto Ingeniero Ambrosio Taravella de la ciudad de Córdoba, provincia homónima, en el vuelo regular de cabotaje programado como 3142, con hora de partida a las 20:36, no alcanzó a despegar, continuando la carrera sin control, embistiendo varios obstáculos, sobrepasando los límites del Aeroparque Metropolitano e impactando finalmente contra un terraplén en el predio de la Asociación Argentina de Golf.

Ha sido debidamente acreditado que la aeronave en cuestión se encontraba al mando del Comandante Gustavo Adolfo Weigel y del Primer Oficial Luis Adolfo Etcheverry, en tanto que actuaban como tripulantes de cabina la Comisario Verónica Tantos y las Auxiliares Cristina Verónica Iglesias y María Lía Antolín Solache.

En el vuelo viajaban noventa y cinco pasajeros, uno de ellos menor de edad.

El despegue comenzó por la pista 13 del Aeroparque cerca de las 20:53 hs. La aeronave, pese a haber sobrepasado la velocidad de rotación (VR) y la de seguridad de despegue (V2) no alcanzó a despegar, continuando la carrera sin control, embistiendo varios obstáculos, sobrepasando los límites del Aeroparque Metropolitano e impactando finalmente contra un terraplén en el

predio de la Asociación Argentina de Golf, produciendo dicho siniestro el fallecimiento de gran cantidad de personas, numerosos heridos y cuantiosos daños materiales.

Esa noche, el Comandante Weigel llegó una hora antes del despegue al aeroparque Metropolitano, antes que lo hiciera el copiloto y conversó informalmente con el despachante de turno, Luis Escobar.

Arribado al lugar el copiloto, comenzaron el “briefing”, repasaron las condiciones meteorológicas –que eran buenas-, los NOTAMS para el aeropuerto y aeropuertos de alternativa, controlaron el plan de vuelo, el comandante seleccionó SABE –Aeroparque- como aeropuerto de alternativa y decidió sobre el combustible requerido para el vuelo. El copiloto fue al avión y el comandante hizo lo propio poco después.

La tripulación, copiloto, comisario y auxiliares de abordaje arribaron al avión en primer lugar, el copiloto comunicó a unos de los mecánicos que asisten a la aeronave –Norberto Orlando Otero- el total de combustible requerido (8500 Kgs), completo en tanques de planos. El mecánico constató la presencia de combustible en el tanque central, en este caso y porque lo determina la documentación técnica vigente, el combustible debía ser trasvasado a los de los planos. El mecánico comenzó a efectuar esa tarea cuando llegó el comandante Weigel al avión y, este último, antes de ingresar a la cabina arrojó al piso del galley el Registro Técnico de Vuelo (RTV), demostrando molestia, ratificando esa actitud al cerrar, posteriormente, de “motu proprio” la llave de trasvasamiento de combustible entre tanque central y de planos, tarea que era realizada en ese momento por el mecánico asistente de la aeronave del vuelo en cuestión.

Con los datos del combustible y con el cierre de pasajeros de tráfico y la carga, el despachante Escobar terminó de completar el manifiesto de peso. Con esos datos completó la tarjeta de velocidades, el seteo de flaps, los cuales por norma de la empresa debían ser configurados en Nro. 5, salvo que el comandante disponga lo contrario –cnf: fs. 170 del Anexo “Despacho” de la

carpeta Nro. 1 que complementa el Informe Final de la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil (J.I.A.A.C.).

Del estudio del material del CVR -el cual fue analizado por la J.I.A.A.C. y los peritos intervinientes- ha quedado demostrado que durante los primeros cuatro minutos, en plataforma con tripulación a bordo, el comandante Weigel, el copiloto Etcheverry y la comisario Tantos conversaban de temas triviales y en buenos términos, centrada la atención en cuestiones de índole privada de la comisario; ello sin ninguna referencia a la situación real que estaban viviendo –a punto de salir a volar un avión que había que preparar para tal fin, y en ese momento estaba siendo o acababa de ser embarcado por sus pasajeros-. Ninguna de esas tres personas estaba cumpliendo con las tareas que debía realizar en ese momento: los pilotos preparar el avión para la puesta en marcha y la comisario, supervisar y dirigir el embarque de los pasajeros.

Al abandonar la comisario la cabina, la conversación cambió de tono y giró a una situación de controversia, sobre el trato mutuo, donde el comandante manifiesta ante un reproche del copiloto, “que tenía un momento malo”, y el copiloto responde que él también tenía un mal día.

Sin que se interrumpiera la conversación, el comandante decide abocarse a su verdadera tarea: la preparación del avión –configuración de la aeronave junto con la realización de Listas de Procedimiento-. Para ello pide al copiloto una lista que no es la adecuada: “cockpit preparation” en vez de la “before Start check list” (lista de chequeo anterior al encendido), que era la que correspondía en ese caso. El mismo comandante se corrige “digo before Start” y en los tres segundos siguientes repite la frase otras dos veces, como queriendo grabarlas en su memoria.

El copiloto desatiende el pedido de listas formulado por el comandante y regresa durante casi 20 segundos a una conversación de índole particular de la cual participa el comandante, aceptando esta propuesta del copiloto, plegándose a ella y permitiendo durante esos segundos que la Lista por él solicitada no se cumplimente. Este diálogo fue interrumpido por el propio copiloto que, ahora sí comienza la lectura de la “before start check list”.

Durante los 14 segundos siguientes se produjo una nueva interrupción de la lista por parte del copiloto, con una observación irónica, que si bien tiene relación con el estatus de mantenimiento de un sistema del avión, resulta improcedente y no justificaba la interrupción. Nuevamente el comandante adhirió a la propuesta y se intercambiaron bromas.

En los 2 segundos posteriores, con la Lista detenida en espera de los papeles del despacho operativo, como corresponde, el copiloto regresó a su problemática familiar.

A continuación, ingresó el despachante de operaciones a la aeronave. En ese momento la tripulación ya estaba cumpliendo sus funciones en el avión y esta fue la razón de la presencia del despachante en la cabina, trayendo el “cierre” del despacho, con los datos finales que incluyen el peso real al despegue, las velocidades V1, VR y V2, el ajuste de flaps selectado para la maniobra y cantidad de pasajeros abordo.

Dicha presencia del despachante disparó otra conversación trivial que abarcó la totalidad del tiempo (1 minuto 22 segundos) excepto 7 segundos en que el comandante repasó el peso de despegue, el combustible cargado y la cantidad de pasajeros embarcados.

En el minuto y medio siguiente, mientras esperaban el remolque hacia atrás, para posteriormente poner en marcha el avión, los pilotos regresaron a un nuevo diálogo intrascendente y ajeno a las tareas de vuelo.

Posteriormente, durante la puesta en marcha del primer motor, se produjo un breve diálogo entre los pilotos, acerca del valor máximo de temperatura del mismo durante esta operación.

Autorizado el rodaje a la pista en uso y cumplida la lista “After Start Check List” comenzó su carreteo y de inmediato el comandante inició un nuevo diálogo irrelevante que abarca 2 minutos y 12 segundos. En este mismo lapso, debió haberse cumplimentado la lista “Before Take Off Check List” y colocar los flaps en la posición de despegue (Nro. 5 según se precisara en los párrafos anteriores). El comandante no lo ordenó, ni el copiloto sugirió realizar tal procedimiento.

Entre el momento en que finalizó el lapso anterior y 1 minuto y 29 segundos posteriores, transcurrieron 52 segundos que el copiloto aprovechó para

recibir el permiso de tránsito, y la orden de cambiar de la frecuencia del control de rodaje a la de la Torre –que es la que controla los despegues y aterrizajes-.

En ese período de tiempo, hizo su aparición en la cabina la comisario Tantos y se desencadenó otra conversación impropia, en la que se generó la idea de tomar mate. El avión estaba en secuencia (fila de aviones) para el despegue y siguió sin configurar.

Durante el siguiente minuto y 59 segundos el copiloto dijo “vamos por el pasto” y el comandante respondió “no, vos guíame”, y 23 segundos después este último indicó “bueno, me lo llevas vos”, posterior a ello, el copiloto refirió “yo me lo llevo puesto al de adelante”.

En el lapso de 8 minutos y 30 segundos posteriores, se sumó a la charla la auxiliar de abordaje Antolín Solache, continuando con diversos temas ajenos al vuelo. En este período la única actividad relacionada con la propia del vuelo 3142 fue llevada a cabo por el comandante al hacer un anuncio a los pasajeros, referido a la demora, las condiciones meteorológicas y a la tripulación que los acompañaba, momento éste último, en el cual modificó los nombres de dichas personas a modo de broma.

La Lista de despegue hasta este momento no se había cumplimentado y los flaps no estaban convenientemente posicionados. La charla entre la tripulación finalizó 1 minuto y 47 segundos antes de que el avión ingrese a la pista para despegar.

En el transcurso del minuto y 45 segundos siguientes se llevaron a cabo las comunicaciones con la Torre de Control, que autorizó el vuelo 3142 a ocupar en la pista la posición para el despegue.

Hasta este momento, las tareas a desarrollar por la tripulación se vieron permanentemente intercaladas con temas personales, violándose el concepto de cabina estéril –es decir, que la tripulación tiene que llevar a cabo las tareas propias que incumben a ese momento crítico del vuelo y no permitir interrupciones salvo que estas sean referidas a la seguridad de vuelo-, circunstancia que provocó que los pilotos omitieran ítems de las listas de chequeo obligatorias, olvidándose de configurar los flaps para el despegue.

Es decir, esta situación confusa, donde se entremezclaron las lecturas de la lista de control con conversaciones y expresiones ajenas a la

función de los comandantes, continuó durante el “push back”, la puesta en marcha y el rodaje, hasta el momento de iniciar el despegue, el cual fue demorado debido a otros aviones que precedían a esta aeronave esperando en cabecera y por tráfico en aproximación y aterrizaje.

Finalizados los minutos de espera, el vuelo 3142 llegó a posicionarse en el primer turno para el despegue y a 90° de la pista, en dicha posición y una vez más teniendo la posibilidad de efectuar la lista “Before Take Off Check List”, esta fue omitida y en su lugar pasaron a realizar “Cleared For Take Off Check List”. En el momento de su lectura entremezclaron ítems acordes a la misma con diálogos y lenguaje confuso, indicando el copiloto el ítem “Strobe Lights”, respondiendo el comandante “Conectated” y al interrogar al primero sobre “¿las chicas?”, el comandante respondió “Senteit”, sugiriendo la duda sobre si ya habían dado la orden que tomaran posición las auxiliares de abordaje antes del despegue.

Al ingresar en la cabecera de pista, comenzaron las maniobras de despegue que abarcan 120 segundos del vuelo 3142, desde el momento que recibió la autorización para el ingreso a la pista, hasta el impacto final.

El vuelo recibió la autorización por parte de la Torre de Control para el ingreso a la pista y el avión inició su movimiento para ocupar la posición de despegue y el copiloto informó tal situación a la tripulación de cabina.

Comenzó la aceleración de motores, quedando ello registrado en el Flight Data Recorder (FDR) y comenzó a sonar la alarma de configuración, la cual se activa por cuatro causas, entre las cuales se encuentra la no configuración de los flaps (por la ausencia de flaps) para el despegue, la cual consiste en una bocina de sonido fuerte y discontinuo. En ese momento había sólo una acción lógica, posible y debida, reducir aceleradores (abortar el despegue) y abandonar pista por la primera salida para constatar el motivo de la alarma. Sin embargo, se hizo lo totalmente ilógico e indebido, se continuó el despegue con la alarma sonando.

En el primer momento, cuando empezó a sonar la alarma, el comandante dijo “no, no, no...”, luego hay dos frases del comandante antes de alcanzar los 80 Kts: “¿que mierda pasa?”, el copiloto respondió “tengo stab set

¿on the left?”, y la segunda frase expresa “no se que es lo que pasa viejo, pero está todo bien”.

Después de ello, el copiloto anunció (80 nudos) “eighty knots” continuando el sonido de la alarma de configuración, y 13 segundos después el copiloto anuncia “V1”, un segundo después indicó “Rotate” –momento en el cual el avión inició rotación con una velocidad aproximada de 140 nudos- y finalmente “V2”.

Dos segundos después, dejó de sonar la alarma de configuración y comenzó a escucharse la de pérdida de sustentación, al rotar y producirse la vibración y sonido de “stick shaker” (vibración de la palanca de control), silenciándose la alarma de pérdida de sustentación que permaneció activada durante 5 segundos, indicando ello que se ha disminuido el “Pitch” con la consiguiente disminución del ángulo de ataque, por lo que desaparece la condición originaria de la alarma; momento este en el cual se dejaron de escuchar las voces de los pilotos.

Un segundo después de ello, los motores estaban totalmente reducidos, indicando el “Pitch” que el avión estaba con el tren de nariz apoyado en la pista. En el CVR sólo se pudo distinguir la desaceleración de los motores, un sonido como de “claqueo” (que según la J.I.A.A.C. probablemente se trataría del ruido que produce la extensión de reversores) y luego los sonidos de diversos impactos, sin voces ni exclamaciones.

B) Obstáculos

En consecuencia, frustrado el despegue, la aeronave continuó una descontrolada carrera por la pista hasta salirse de ella, impactando el avión, en primer término, contra la antena del localizador (LOC) del sistema de aterrizaje por instrumentos (ILS) a 175 metros del borde de pista.

Luego de ello, la Junta de Investigaciones constató que el avión golpeó contra la verja perimetral (formada por un muro de cemento de 60 cm de alto y una reja) del Aeroparque Jorge Newbery, donde se replegó el tren de nariz y golpearon allí ambos motores provocando la rotura de las cajas de control de velocidad constante (CSD) que transmiten el movimiento a los accesorios lo que

provocó la desconexión de los generadores, quedando el registrador de datos de vuelo (FDR) y el de voces en cabina (CVR) sin alimentación eléctrica.

Pudieron constatar también que algunos hierros de la reja atravesaron los reversores de empuje del motor en forma oblicua de afuera hacia adentro lo que hizo pensar a los investigadores que éstos estaban en la posición replegados o próximos a ella.

Una vez traspasada la verja perimetral, y encontrándose el avión circulando por la Avenida Costanera, el motor izquierdo impactó con la parte posterior de un automóvil (Fiat 147, Dominio ACU 329, tripulado por Hugo Ignacio Lescano y María del Carmen Lescano) al cual destruyó parcialmente su parte posterior, y de otro vehículo (Audi A3, Dominio BUR 612, propiedad de Alejandro Jorge Grondona), apoyando la parte delantera del fuselaje en el suelo.

El avión comenzó a arrastrarse sobre el pavimento, arrollando un automóvil Chrysler Neón (Dominio CJJ 482, tripulado por Oscar Ramonino y Andrea Grilli), hecho que, según los investigadores, probablemente originó el incendio (el combustible del automóvil en contacto con las chispas originadas por el deslizamiento del fuselaje inició el fuego en el costado delantero izquierdo).

Indicaron que la aeronave también golpeó en cordones y pequeñas verjas no resistentes. Parte del extremo del plano derecho y el motor de ese lado impactaron las paredes de mampostería de una construcción destinada a albergar un sistema de reducción de presión de gas natural el que al ser impactado produjo la rotura de un caño maestro de gas que generó un escape de dicho fluido en forma de soplete, desprendiéndose una parte del ala que quedó sobre la vereda del lado de la avenida opuesto a la pista, para finalmente golpear con dos máquinas tipo excavadoras -una de las cuales volcó de costado- y logró detenerse con un último impacto contra un desnivel de aproximadamente 3 metros, tras lo cual comienzan las instalaciones de un predio para práctica de Golf.

Desde la salida de la pista recorrió 300 metros hasta la verja, y 232 metros más entre la verja y el lugar de detención. Al abandonar la pista la velocidad era aún de 155 Kts., al impactar la verja aproximadamente 125 Kts.

En este punto, cabe consignar que la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil señaló en su informe final que la pista de Aeroparque cumple con las normas establecidas en el Anexo 14 de OACI y que en este accidente no fue factor causal. Sin embargo, la Junta efectúa algunas recomendaciones al respecto, tales como: Propiciar, mediante las acciones posibles por parte de los Organismos del Estado y la Empresa particular que: sean levantadas las estaciones de servicio próximas a la pista de Aeroparque que evidentemente constituyen un peligro adicional en caso de accidentes con salidas de pista de las aeronaves; sea trasladada la instalación reductora de presión de gas ubicada en la prolongación de la pista 13 de Aeroparque, a una zona más alejada de esa prolongación y, extender lo expuesto a toda construcción ubicada en la parte de las trayectorias finales próximas a las cabeceras y que estén destinadas a albergar gran cantidad de personas en períodos determinados, como confiterías restaurantes etc..-

Nada de esto se hizo, pasaron más de diez años, y será motivo de tratamiento en el punto correspondiente a la extracción de testimonios.-

Con respecto al impacto de la aeronave contra esta casilla reguladora de gas ubicada en la entrada del Complejo Punta Carrasco –en el eje de la cabeza de pista-, corresponde mencionar que si bien no se ha podido determinar con certeza cuál fue el motivo que inició el incendio en el avión, sí se ha podido constatar que este mencionado obstáculo ha tenido una incidencia en la propalación del fuego en el avión Boeing 737-200 siniestrado, sin poder precisarse el grado de magnitud de esta incidencia, ya que respecto a este punto los expertos intervinientes no han producido conclusiones unánimes.-

Ello es así, teniendo en cuenta la extensa prueba producida durante el debate entre las que corresponde consignar las pericias confeccionadas por el Subcomisario Ricardo Hugo Andreani de la División Judicial, el Subcomisario Hernán Zelmar Nuñez y el Comisario Jesús Néstor Ventioglio, estos últimos de la División Siniestros y todos de la Superintendencia Federal de Bomberos de la Policía Federal Argentina –en calidad de peritos oficiales-, el Comandante Principal Miguel Angel Sánchez de Gendarmería Nacional Argentina y el Subprefecto Enrique Mariano Franco de Prefectura Naval Argentina –en calidad

de peritos de parte del Ministerio Público Fiscal-, el Comisario Inspector–R- de la P.F.A. Bernardo Carlos Scochi –en representación del imputado Chionetti-, el Licenciado en Sistema de Protección contra Siniestros, José María Rodríguez – en representación del imputado Boyd-, el Ingeniero Mecánico Jorge Eduardo Carro –en representación del imputado Borsani- y el Ingeniero Aeronáutico Ricardo Adrián Runza –representante de la Asociación de Víctimas Aéreas-.

En este sentido, corresponde mencionar que respecto a la incidencia del gas emanado de la casilla reguladora de gas, las conclusiones del informe fueron que “... *el gas natural en combustión, junto a la reacción del combustible de la aeronave (JP1) y demás materiales combustibles (aceite hidráulico, plásticos, tapizados, telas, equipaje, etc.), actuaron de modo sinérgico, aportando todos ellos en detrimento de lo afectado... En un contexto de apreciación acerca del punto de impacto, también se podía agregar que si el avión habría continuado su trayectoria sin la interrupción del talud, posiblemente aunque la fuga del gas natural se hubiese materizalizado e incluso ignitado, se infiere que quizás no hubiese habido una incidencia sobre el avión...En consecuencia, se entiende que la velocidad del proceso en perjuicio de las personas y los materiales fue alta; y evidentemente si se hubiera posibilitado la eliminación de alguno o todos los combustibles que intervinieron sinérgicamente los efectos de la combustión habrían sido menores. Por lo expresado anteriormente, ... el impacto del avión Boeing 737-200 WRZ en la casilla reductora de presión de gas existente en la entrada del Complejo Punta Carrasco tuvo incidencia en el proceso ígneo.*”

Ahora bien, con respecto a la cuantificación de la magnitud de la incidencia del gas, los peritos intervinientes han vertido las siguientes conclusiones: “... *en función al panorama generalizado advertido por el personal operativo de bomberos destacado el día del siniestro al momento del arribo, se halla cuantificada dicha magnitud (efectos generalizados), no pudiéndose extender a otros grados de valorización*” (Bomberos de la P.F.A.), a ella adhirieron todos los peritos y los representantes de la defensa aclararon que “...*en lo que respecta a la extensión de ‘otros grados de valorización’, desde el punto de vista técnico-profesional resulta incuestionable que la incidencia del gas en el siniestro fue sumamente alta, incrementando a valores máximos la propagación y magnitud del fuego, desde el primer momento de reacción... de*

no haber participado en el siniestro la combustión del gas natural, el evento hubiese sido de menor cuantía” citando –según su criterio- en concordancia con lo dicho, el parte profesional efectuado por la Superintendencia Federal de Bomberos el día del siniestro.

Con respecto a los sobrevivientes y testigos presenciales que han declarado en el debate, cabe destacar que sus dichos no nos permiten tener un conocimiento acabado con el grado de certeza que esta instancia requiere, respecto al inicio, propalación y magnitud del fuego en la aeronave, ello probablemente al obvio estado de conmoción que el hecho acaecido les provocó.

En este sentido, y a modo de ejemplo se citan los testimonios de los siguientes sobrevivientes: Marisa Beiro quien refirió que hubo un golpe fuerte y una explosión antes del fuego, que si bien no veía el fuego, se dio cuenta que el calor que sentía era porque se estaba quemando; Oscar Nóbile manifestó que al momento del impacto contra la máquina, adentro del avión había gritos y llanto, luego hubo un extraño silencio y luego mucho calor, por el fuego que venía de afuera hacia adentro, como una ola que subía y bajaba, que la manguera de la cámara de gas largaba fuego incendiando el ala derecha del avión; Rafael Dobón mencionó que luego del impacto comenzó a haber fuego y un calor insoportable adentro y que la única luz era la producida por el fuego; Cristina Iglesias (azafata del vuelo 3142) refirió que no recordaba si había fuego dentro del avión en el momento del impacto, que ella no tenía fuego cerca, y cuando salió de su sector no había fuego, que una persona que se le acercó y le dijo que había olor a gas, ahí lo sintió y salió corriendo, y que al día siguiente notó que en su uniforme le había quedado olor a gas; y Luis Giménez García quien señaló que cuando el avión se detuvo no vio nada, sólo humo, que cuando se tiró era todo fuego, aclarando que cuando cayeron el avión estaba envuelto en llamas; que escuchó el impacto sobre las grúas, pero no hubo explosión; precisó que la turbina izquierda echaba humo y chispas, y que esto lo vio cuando el avión levantó y cayó (ya que antes no miraba para afuera), antes de meter la cabeza entre sus piernas, que cuando se sacó el cinturón, había fuego y humo adelante, que no se veía nada.

Asimismo, se señalan las declaraciones testimoniales de algunas de las personas que se hallaban en el lugar: Daniel Moroni (Torre de control) dijo que

cuando el del avión que tenía turno de despegue luego del WRZ indicó “aborto y fuego”, el fuego salía de la cámara de gas, de un caño que viene con alta presión que la aeronave destruyó; Claudio Romero (empleado de mantenimiento) mencionó que era todo una masa de fuego, que donde estaba la boca de gas, estaba el caño roto y salía una llama de un metro que daba directamente al fuselaje del avión, y no recordaba si se había cortado la presión del gas cuando él estaba allí; Ernesto Aldao (presencial) indicó que cuando el avión pasó por la avenida Costanera tenía las luces prendidas, y cuando pasó adelante suyo carreteando, no había fuego, y las ventanillas del avión las vio a una altura normal, explicó que esperaba una gran explosión, y sintió un gran temor en el momento, pero la explosión no fue tan grande; aclarando que no escuchó una explosión sino que vio una explosión de fuego; que el fuego apareció de golpe, y se produjo adelante, sobre la nariz del avión; no recordando si la explosión abarcó todo el avión; y Hugo Lezcano (presencial) refirió que cuando vio al avión, ya había fuego; que veía el bulto del avión y gente que descendía de la parte de atrás del avión; y luego hubo una explosión muy fuerte y se prendió fuego, todo el avión se envolvió en llamas.

Por último, corresponde mencionar los dichos del reportero gráfico Miguel Magallanes quien refirió que cuando llegó a Sarmiento (cabecera sur de Aeroparque), vio la masa de fuego a la izquierda, y se puso a grabar el fuego que era descomunal, que respecto al foco del incendio, manifestó que puntualmente hizo un zoom achicando el ángulo de grabación y era muy notorio que se veía el fuselaje y ventanitas del avión y una llama azul de derecha a izquierda que afectaba al avión; que era como un caño de gas roto, no le consta, que alimentaba a lo que quedó del avión. la impresión era un soplete que apuntaba para ese lado y cree que participó en la situación esta llama, una llamarada azul muy notoria que enfocaba al avión; que cuando llegó todo era fuego, había una bola enorme de fuego, y a medida que el fuego se consumió se hicieron más visibles las cosas y se notó más claramente la llamarada azul.

El nombrado testigo aportó la filmación original sin editar que efectuó ese día, la cual fue exhibida en el debate, refiriendo que el avión había explotado y el gas estaba sumando a eso, lo que explicó se notaba claramente en su filmación.-

Luego de producidas las pericias referenciadas precedentemente y escuchado en el debate a algunos de los peritos intervinientes, sobrevivientes y testigos presenciales, este Tribunal ordenó la demolición de la casilla reductora de gas, medida que fue efectivizada durante el transcurso del juicio.

En consecuencia, todo el plexo probatorio referenciado precedentemente, nos permite tener por acreditado que el fuego generado por el fluido de gas emanado de la casilla reguladora contra la cual impactó el avión, que a forma de “soplete” se dirigió sobre la estructura del mismo, tuvo incidencia gravitante en la propalación del fuego y en la magnitud del daño provocado.

Lo que no pudo determinarse, con el grado de certeza necesario, fue el agente provocador del fuego. La JIAAC, en condicional, establece que el mismo se podría haber verificado por las chispas originadas por la fricción que se produce desde el momento en que la aeronave arrastra el automovil Chrysler Neón. Algunos testigos presenciales y sobrevivientes, mencionaron que veían fuego en el ala del avión, incluso antes de ese momento que establecen los investigadores. Otros expertos hablan incluso de posibles combustiones espontáneas. No existe, en definitiva, elemento ni pericia que dé seguridad o permita determinar cual fue el origen del fuego que terminó destruyendo el avión y generando la mayoría de las víctimas fatales.-

Debe destacarse además, que las muertes y lesiones que sufrieron los pasajeros del vuelo 3142, fueron también causados por otros factores, entre ellos, politraumatismos y hemorragias internas y externas.

Por lo tanto, la instalación antirreglamentaria de la casilla de gas, por violación específica a la norma que obligaba a la colocación de una válvula controladora de presión -que no había sido instalada- entendemos actúa como una concausa en el resultado disvalioso del agravante del tipo penal previsto en el art. 196 del C.P., situación que será merituada específicamente al momento de tratar la graduación de la pena, pero que no excluye de ningún modo la tipicidad de la norma citada en la imputación que realizaremos más adelante.-

Finalmente, respecto de este tema de los llamados “obstáculos” y en atención a los planteos efectuados por el Dr. Sandro en su alegato, diremos que ni el Aeroparque Jorge Newbery, ni ninguno de todos aquellos elementos riesgosos que genéricamente denomináramos -durante todo el debate- como “obstáculos”, eran antirreglamentarios. Fueron catalogados como peligrosos para la seguridad aérea, pero en realidad no infringían disposiciones normativas (conforme lo expuesto por los peritos Lopez Camelo y Runza y la JIAAC) razón por la cual no corresponde asignarles la relevancia a la que hiciera alusión la defensa; a excepción de la casilla de gas a la que ya nos refiriéramos en el presente, y ampliaremos en la extracción de testimonios que ordenaremos.-

Esa defensa también pretendió asignar al choque con la casilla de gas la eventualidad que aquellas muertes producidas por politraumatismos pudieran tener ese origen. Se abren como oposición a esta postura dos impedimentos: el primero relacionado con lo que expusieramos en cuanto a que no era la mampostería de la casilla lo que entendemos resultaba antirreglamentario, sino la inexistencia de la válvula reguladora de presión de gas. O sea, la casilla o construcción, como cualquiera de las otras que existían al momento, era un obstáculo peligroso de tantos, y, además, lo que impactó contra la estructura de la casilla fue el ala derecha, desprendiéndose.-

Teniendo en cuenta esta circunstancia, y los daños estructurales que produjo el golpe final del avión cuando se detuvo por la colisión con la máquina vial y el talud de tierra, y lo interrelacionamos con los resultados de las autopsias practicadas en los cuerpos de quienes aparecen como muertos por causas de politraumatismos, sin mayores dificultades en el análisis lógico, podemos concluir que **no** fue el impacto del ala en la casilla la que produjo las muertes relacionadas con la causal de referencia.-

C) Víctimas fatales

Como consecuencia del siniestro detallado precedentemente se produjo el deceso de diversas personas de acuerdo al siguiente detalle: tres miembros de la tripulación, sesenta pasajeros y dos transeúntes.

En relación a ellos habrán de destacarse las circunstancias y datos que surgen de los legajos de víctimas fatales:

1- Legajo correspondiente a **Aldo Cesar Serrano** (Cadáver N° 1948) el mismo falleció como consecuencia de carbonización (ver constancia de fs. 26/9).

2- Legajo correspondiente a **Juan Manuel Canelo** (Cadáver N° 1984) donde según las constancias de la autopsia correspondiente al mencionado (fs. 5/8) determinan que su muerte se produjo por quemaduras en grado de carbonización.-

3- Legajo correspondiente a **Verónica Salvadores** (Cadáver N° 1954) determinándose por la autopsia que se practicara al cadáver que su fallecimiento se produjo como consecuencia de su carbonización total.-

4- Legajo correspondiente a **Oscar Manuel Robledo** (Cadáver N° 1947) el motivo de su fallecimiento, según surge de la autopsia que luce a fs. 5/8 fue producido por carbonización.-

5- Legajo correspondiente a **Silvana Kfouré** (Cadáver N°1980), según se informó en la autopsia que luce a fs. 1/4 el motivo de su fallecimiento fue la carbonización.-

6- Legajo correspondiente a **Jorge Michref** (Cadáver N° 1938) los motivos de su fallecimiento, según autopsia que luce a fs. 10/4, resultaron ser traumatismos múltiples.-

7- Legajo de **Juan José Savoretti** (Cadáver N° 1948) el motivo de su fallecimiento según autopsia obrante a fs. 13/6 resultó ser la carbonización total.

8- Legajo de **Marcelo Guillermo Venosta** (Cadáver N° 1981), surgiendo de la autopsia que luce a fs. 12/5 que el motivo de su fallecimiento fue producto de la carbonización.-

9- Legajo de **Laura Andrea Pérez** (Cadáver N° 1959) donde la autopsia que luce a fs. 13/7 determinó que falleció como consecuencia de carbonización.-

10- Legajo de **Carlos Federico Mendoza** (Cadáver N° 1945) donde la autopsia de fs. 12/5 da cuenta de su fallecimiento por carbonización.-

11- Legajo de **Rubén Darío Ternavasio** (Cadáver N° 1975) del que surgen las conclusiones de la autopsia -fs. 7/10- que indican que el fallecimiento del nombrado se produjo por carbonización.-

12- Legajo de **Silvia Irene Medeot** (Cadáver N° 1963), según constancias del informe de autopsia que luce a fs. 6/9 su fallecimiento se produjo como consecuencia de la carbonización.-

13- Legajo de **José Luis Cotella** (Cadáver N° 1966), según autopsia de fs. 10/3 su fallecimiento se produjo como consecuencia de su carbonización.-

14- Legajo de **Ivana Clelia Garat** (Cadáver N° 1960), según constancias de autopsia que luce a fs. 7/11 su muerte se produjo como consecuencia de carbonización.-

15- Legajo de **Franco Baldoni** (Cadáver N° 1997), según constancias de autopsia de fs. 11/5 el motivo de su muerte resultó ser carbonización.-

16- Legajo de **Carlos Gustavo Caballero** (Cadáver N° 1983), según la autopsia (fs. 12/5) falleció como consecuencia de carbonización.

17- Legajo de **Héctor Rubén Serra** (Cadáver N° 1957), donde a fs. 12/5 la autopsia da cuenta que el motivo de su fallecimiento resultó ser consecuencia de la carbonización.

18- Legajo de **Raúl Isidro Vidal** (Cadáver N° 1986), donde la autopsia de fs. 13/7 informa que su fallecimiento se produjo por carbonización.

19- Legajo de **Oswaldo Julián Rodríguez** (Cadáver N° 1992), donde la autopsia de fs. 11/5 informa que su fallecimiento se produjo como consecuencia de carbonización total.-

20- Legajo de **Daniel Alberto Damonte** (Cadáver N° 1950) donde la autopsia agregada a fs. 12/6 informa que el fallecimiento se produjo por carbonización.

21- Legajo de **Fernando Lamberti** (Cadáver N° 1953), donde la autopsia de fs. 10/4 el motivo de su muerte resultó ser carbonización.

22- Legajo de **Daniel Eduardo Antonetti** (Cadáver N° 1988), donde la autopsia (fs. 13/7) indica que falleció como consecuencia de carbonización.

23- Legajo de **Julio Cesar Arias Figueroa** (Cadáver N° 1973), donde la autopsia que luce a fs. 24/8 determinó que su muerte se produjo por carbonización.

24- Legajo de **Marco Florencio Britos** (Cadáver N° 1940), donde la autopsia de fs. 15/8 determinó que su muerte se produjo por carbonización.

25- Legajo de **Roberto Daniel Bonardi** (Cadáver N° 1967), donde el informe de autopsia de fs. 12/6 reveló que su muerte se produjo como consecuencia de politraumatismos, hemorragia interna y carbonización.

26- Legajo de **Roberto José Ceferino Grasselli** (Cadáver N° 2034) habiendo sobrevivido al siniestro fue ingresado al Instituto del Quemado, su fallecimiento se produjo el día 4 de septiembre de 1999 conforme surge de la información que luce a fs. 10 y también del informe de fs. 4/5 se determina que el nombrado falleció como consecuencia de quemaduras críticas.-

27- Legajo de **Mario Daniel Romagnoli** (Cadáver N° 1937) la autopsia que luce a fs 8/12 determina que su muerte se produjo por politraumatismos y hemorragia interna.

28- Legajo de **Ariel Rizzi** (Cadáver N° 1977), donde la autopsia que luce a fs. 6/9 determinó que su muerte se produjo como consecuencia de carbonización, intoxicación aguda por monóxido de carbono.

29- Legajo de **Eduardo Daniel Ciancio** (Cadáver N° 1943), donde la autopsia de fs. 12/14 determina que su muerte se produjo por carbonización.

30- Legajo de **Carla Franconi** (Cadáver N° 1968), donde la autopsia que luce a fs. 5/7 determina que su muerte se produjo por carbonización.

31- Legajo de **Sonia Silvana Chagardoy** (Cadáver N° 2001) la autopsia que luce a fs. 11/5 determinó que su muerte se produjo por carbonización.

32- Legajo de **Oscar Ramonino** (Cadáver N° 1942), donde la autopsia que se agrega a fs. 5/8 determina que su muerte se produjo por carbonización.

33- Legajo de **Gustavo Marcelo Luna Asis** (Cadáver N° 1979), según autopsia de fs. 10/13 su muerte se produjo como consecuencia de carbonización.

34- Legajo de **Julia Rita Lescano** (Cadáver N° 1944), donde la autopsia agregada a fs. 10/3 determina que su muerte se produjo por carbonización.

35- Legajo de **Jorge Angel Sufe** (Cadáver N° 1978), donde la autopsia de fs. 5/8 determina que su muerte se produjo por carbonización total.

36- Legajo de **Raúl Facundo González Tello** (Cadáver N° 1971) según autopsia de fs. 12/6 su muerte se produjo por traumatismos múltiples y hemorragia interna.

37- Legajo de **Lidia Adriana Inchaurreguy** (Cadáver N° 1985), donde la autopsia de fs. 13/8 determina que su fallecimiento se produjo por carbonización, intoxicación aguda por monóxido de carbono.

38- Legajo de **Jaqueline Rico** (Cadáver N° 1962), donde la autopsia de fs. 12/6 da cuenta que su fallecimiento se produjo por carbonización.

39- Legajo de **Lorena Beatriz Benedito** (Cadáver N° 1955), donde la autopsia obrante a fs. 10/4 determina que su muerte se produjo por carbonización total.

40- Legajo de **Paula Juana Triolo** (Cadáver N° 1990), donde la autopsia de fs. 14/7 da cuenta de que su muerte se produjo por carbonización.

41- Legajo de **Carlos Alberto Crossa** (Cadáver N° 1952), donde la autopsia de fs. 14/7 determinó que su muerte se produjo por carbonización.

42- Legajo de **Daniel Serrano** (Cadáver N° 1972) según autopsia que luce a fs. 9/14 su fallecimiento se produjo por politraumatismo, hemorragia interna y externa.-

43- Legajo de **Pablo Antonio Ganame** (Cadáver N° 1970) según autopsia de fs. 10/3 su muerte se produjo por politraumatismo y hemorragia interna.

44- Legajo de **Miriam Eva Llañez** (Cadáver N° 1994), donde la autopsia de fs. 13/6 da cuenta que su muerte se produjo por carbonización.

45- Legajo de **Antonio Salvador García** (Cadáver N° 1941), donde la autopsia de fs. 12/5 determina que su muerte se produjo por carbonización.

46- Legajo de **Marta Susana Morán** (Cadáver N° 1993), donde la autopsia agregada a fs. 16/9 determinó que su muerte se produjo por carbonización.

47- Legajo de **Griselda Noemí Rico** (Cadáver N° 1961), donde la autopsia agregada a fs. 7/11 determina que su muerte se produjo por carbonización.

48- Legajo de **José Angel Rey** (Cadáver N° 1974) según autopsia que luce a fs. 11/6 la muerte se produjo por carbonización.

49- Legajo de **Andrea Viviana Grilli** (Cadáver N° 1976), donde la autopsia que luce a fs. 5/7 determina que su muerte se produjo por traumatismos múltiples y carbonización.

50- Legajo de **Gladys María Isolina Vera** (Cadáver N° 1958), donde la pericia que se agrega a fs. 12/5 determina que su muerte se produjo por carbonización.

51- Legajo de **Miguel Claudio Salinger** (Cadáver N° 1982) la autopsia que luce a fs. 9/12 determina que su muerte se produjo por quemaduras en grado de carbonización.

52- Legajo de **Eduardo Gregorio Yurevich** (Cadáver N° 1956), donde la autopsia de fs. 22/5 determina que su muerte se produjo por carbonización.

53- Legajo de **Diane Synder Rizzi** (Cadáver N° 1946), donde la autopsia que luce a fs. 16/9 determina que su muerte se produjo por carbonización.

54- Legajo de **Nicolás Bosch** (Cadáver N° 1996), donde la autopsia que se agrega a fs. 11/4 determina que su muerte se produjo por carbonización.

55- Legajo de **Stephan Marc Louis Fey** (Cadáver N° 1951 -2724), donde la autopsia que se agrega a fs. 48/51 determina que su muerte se produjo por carbonización.

56- Legajo de **Marcelo Rubén Eliotropio** (Cadáver N° 1987), donde la autopsia que se agrega a fs. 12/5 determina que su muerte se produjo por carbonización.

57- Legajo de **Claudia Natalia Cicare** (Cadáver N° 1965), donde la autopsia que se agrega a fs. 5/8 determina que su muerte se produjo por carbonización.

58- Legajo de **Miguel Angel Correa** (Cadáver N° 1969), donde la autopsia que luce a fs. 9/14 revela que su muerte se produjo por carbonización.

59- Legajo de **Alberto Trosman** (Cadáver N° 1964), donde la autopsia de fs. 12/5 determina que la muerte se produjo por carbonización.

60- Legajo de **Miguel Angel Salgado** (Cadáver N° 1995), según autopsia de fs. 8/10 su muerte se produjo por carbonización.

61- Legajo de **Mónica Beatriz Ballario** (Cadáver N° 1991), donde la autopsia que luce a fs. 20/4 determina que la muerte se produjo por quemaduras en grado de carbonización.

62- Legajo de **Enrique Osvaldo Alabi** (Cadáver N° 1989), de cuya autopsia surge que el motivo de su muerte fue la carbonización.

63- Legajo de **Verónica Noemí Tantos** (Cadáver N° 1939) según autopsia de fs. 10/13 su muerte se produjo por traumatismos múltiples.

64- Legajo de **Luis Adolfo Etcheverry** (Cadáver N° 2002) según autopsia que luce a fs. 12/7 la muerte se produjo por politraumatismo y hemorragia interna.

65- Legajo de **Gustavo Adolfo Weigel** (Cadáver N° 2000) según autopsia que luce a fs. 9/12 su muerte se produjo por politraumatismo, hemorragia interna y externa.

D) Sobrevivientes - Lesiones

Por otra parte, cabe mencionar que sobrevivieron al accidente las siguientes personas: Ruben Andrés Perotti, María Lucrecia Correa Malaccorto, María Inés Elena Viggiano, Fabián Alejandro Nuñez, Nilda Esther Jelenic, Luis Alberto Gimenez García, María Esther Hereñu, Rafael Eduardo Dobon, Gerardo Mohs, Pablo Raimundo Pérez, Jakeline Mercedes Carmona, Gabriel Horacio Venegas, Gabriel Alejandro Silvestre, Reinaldo Alberto Calderón, María Isabel Macagno, José Manuel Amayo, Julio Inocencio Arévalo, Jorge Rubén García, Fernando Daniel Lanfranchi, Carlos Alberto Gariboto, Luciano Gariboto –único menor abordo-, Eduardo Javier García, Rita Inés Noher de Halac, Claudina Eduviges Ferrero, Marcela Inés Cabrera, Andrea Moreno, María José Spaccesi, Oscar Alfredo Nobile, Guillermo Silvestrini, Eduardo Martínez Carranza, Benjamín Fernando Buteler, Marisa Andrea Beiró, Gabriela Flora Chichilnitzky y Marta Elisa Degoy.

Si bien, no se ha efectuado una pericia que dé cuenta de un pormenorizado detalle de la totalidad de las lesiones que habrían sufrido algunos de los mencionados sobrevivientes, corresponde mencionar lo declarado por algunos de ellos en el debate, entre los que se encuentran:

Marisa Beiró, quien manifestó que tenía el 65% de su cuerpo quemado, dos dedos del pie amputados, falta de movilidad en un brazo y dificultad para estar mucho tiempo de pie por falta de circulación, que le practicaron cuarenta cirugías, y fue sometida a cincuenta anestesias totales.

Benjamín Buteler, quien refirió haber sufrido amputación en ambas piernas, que utiliza prótesis, la derecha bajo la rodilla, y la izquierda de tobillo; que perdió la funcionalidad de la mano y brazo derecho hábiles; que sufrió

quebradura expuesta, y analizaron en el Hospital Fernández amputársela, pero finalmente conservó el brazo con la muñeca soldada y hay movimientos que no puede hacer, que tuvo quemaduras múltiples en todo el cuerpo, sobre todo en el costado izquierdo, espalda, brazo y pierna izquierda; las que asume que se originaron por el fuego.

Oscar Alfredo Nobile quien recordó que tuvo el 15% de su cuerpo con quemaduras, en su mayoría en la cara y en las manos, que le hicieron injertos de piel -que le fueron sacados de los muslos y de la ingle-, que le hicieron retoques, y estuvo un año y medio con tratamiento psiquiátrico como paciente fijo, y después ambulatorio;

Rafael Eduardo Dobón, quien mencionó que tuvo el 40% de su cuerpo con quemaduras, en sus piernas, manos, un daño neurológico en su pierna izquierda, por el golpe del accidente que es irreversible, que le provoca al caminar desbalances pélvicos; que estuvo tres meses internado, que sufrió veintiséis intervenciones quirúrgicas para que le efectuaran auto-injertos, muchos meses de kinesiología, y que luego de tres meses en cama sin caminar, le costó volver a empezar, y tuvo que recuperar peso entre otras cosas.

María Esther Hereñu, en relación a sus secuelas refirió que fueron en las vías aéreas; que la injuria pulmonar se solucionó; tuvo quemaduras en el 64% del cuerpo, el 4% superficial –nariz y boca-, y cuello, cuero cabelludo, espalda, glúteos, piernas (muy profundas, con pérdida de masa muscular, y las tiene reconstruidas), y en manos (muy profundas, por eso tiene amputaciones, y la izquierda se la rehicieron con clavos).

Jakeline Mercedes Carmona, refirió en cuanto a sus lesiones que sufrió quemaduras de tercer grado en la pierna y brazo derecho y en la cabeza; y que estuvo internada 45 días y luego tuvo cirugías ambulatorias.

Asimismo, también habrán de destacarse las heridas que sufrieran los transeúntes que circulaban por las inmediaciones del lugar del siniestro como Luis Obarrio y el Cabo Jorge Antonio Diosques numerario de la Prefectura Naval Argentina.

Más allá de haberse detallado oportunamente, corresponde mencionar que las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrió el accidente y sus consecuencias se encuentran corroboradas con los siguientes elementos de

prueba: Informe Final de la J.I.A.A.C. y todos sus Anexos, análisis y transcripción del CVR y del FDR; declaraciones testimoniales de los expertos intervinientes en el mismo: ingenieros Horacio Larrosa y Néstor Pelliza; informes Periciales de Roberto Herbstein y Jorge Prelooker; informe Topográfico confeccionado por Gendarmería Nacional; pericia accidentológica; testigos que presenciaron el hecho, sobrevivientes y todos los documentos, fotografías y videos que fueran exhibidos en el debate.

2) CAUSAS DEL ACCIDENTE

A) Causa inmediata

Conforme la prueba producida durante la audiencia de debate, entre la que corresponde mencionar el Informe Final de la J.I.A.A.C., el informe pericial del Comandante Prelooker, del Ingeniero Herbstein, y el estudio del FDR y CVR, ha quedado debidamente probado que la causa inmediata del accidente consistió en que la tripulación del vuelo de LAPA 3142, omitió extender los flaps para iniciar el despegue y desestimó la alarma sonora que avisaba la falta de configuración para esa maniobra.

En este sentido, cabe resaltar que el Anexo Alfa del Informe de la Junta de Accidentes de Aviación Civil, en el título “Sistemas de la Aeronave”, da cuenta de las tareas de limpieza, identificación y relevamiento (se incluyen gráficos y fotografías) realizadas en el sistema de flaps borde de fuga, flaps borde de ataque, slats, trim y spoilers (speed brake).

Luego de estos trabajos descriptos, los investigadores intervinientes señalaron que la principal observación que se desprende de los informes es la de haber encontrado todos los tornillos sinfín de los actuadores de flaps examinados (6 de un total de 8) en su posición de máxima retracción, lo que demuestra físicamente que los flaps se hallaban “arriba”. En relación a los dos restantes tornillos sinfín señalaron que si bien no fueron ubicados en el lugar del accidente estos debieron haberse caído por debajo de los restos más grandes y por esa razón no pudieron ser visualizados y separados durante la remoción de restos.

Además de ello, los nombrados hallaron otras evidencias físicas de la posición en que se encontraron los flaps, que corroboran lo dicho en el párrafo

que antecede, tal como la posición de la palanca de flaps en el pedestal, colocada hacia adelante (flaps arriba), la lectura de FDR que indica flaps cero (arriba), las luces apagadas de flaps de borde de ataque, que indican por defecto flaps arriba y el sonido de la alarma de configuración registrada en el CVR.

Asimismo, en el Anexo Charlie “Estudio de filamentos de lámparas indicadoras”, donde se utilizó como método de investigación la constatación de que los filamentos de las pequeñas lámparas indicadoras se encontraran en buenas condiciones o bien cortados, como ocurre cuando reciben un golpe en condiciones de incandescencia (lámparas encendidas), se especificó en relación a las lámparas indicadoras de los flaps de borde de ataque, que ambos indicadores (tablero y sobre cabeza), las lámparas de “tránsito”, “extendidos” y “todos extendidos” se encontraban apagadas; concluyendo que tal indicación -por defecto- significaba que los mismos se hallaban retraídos, coherente con la posición de los de borde de fuga.

En el debate prestaron declaración testimonial los Ingenieros Nestor Oscar Pelliza y Oscar Larrosa, quienes participaron en la confección de este informe final, ratificando en un todo el contenido del mismo.

Por otra parte, esta causa inmediata del accidente se encuentra también corroborada por la pericia efectuada por el Ingeniero Roberto Herbstein, quien prestó declaración en el debate, ratificando el contenido de dicho informe, en el cual analizó la desgrabación y transcripción total de los datos contenidos en el DFDR, indicando que desde el inicio del rodaje en plataforma, el día 31/8/99, hasta el momento que el DFDR dejó de grabar (por el impacto contra el cerco perimetral), se pudo observar en el gráfico y en el registro digital tabulado del DFDR, que los flaps permanecieron retraídos en todo el transcurso de la operación de la aeronave, situación ésta que guarda relación directa con las causales del accidente.

Dicho perito en su informe efectúa un detallado análisis respecto al resto de los instrumentos de la aeronave, tarea también realizada por la Junta de Investigaciones de Aviación Civil, no encontrándose falla técnica alguna o de algún otro tipo que tenga incidencia en este accidente. En este sentido, el perito Prelooker señala que: “El accidente fue ocasionado por una serie de omisiones y

acciones inadecuadas...con ausencia de factores meteorológicos o mecánicos concurrentes”.

B) Factores que contribuyeron a causar el accidente.

La totalidad de los factores directos que contribuyeron a causar el resultado disvalioso de la tragedia, se encuentran centrados en las acciones y omisiones del pilotaje de la aeronave. La muerte de ambos tripulantes extingue la posibilidad de cualquier análisis de imputación respecto de los mismos, pero no impide considerar aquellos factores que contribuyeron a causar el siniestro, dentro de los cuales adquiere especial relevancia el análisis de la responsabilidad de aquellos que con sus conductas elevaron el riesgo permitido, al asignar a Gustavo Weigel el carácter de comandante de Boeing 737-200. En relación con el copiloto Etcheverry, veremos en su oportunidad, que no existen elementos para expedirnos en cuanto a su incorrecta designación.-

Los factores, que incluyen los directos y los que contribuyeron a causarlos e incidieron esencialmente en los mismos, que quedaron definitivamente acreditados en el debate, en descripción secuencial, fueron:

a) antecedentes de características de vuelo negativas del Comandante, que se evidencian como crónicas en su carrera, que se vieron reflejadas en la cabina antes y durante la emergencia y debieron impedir su designación como comandante.-

Como consecuencia de ello, se verificaron además los siguientes factores contribuyentes a la causación del accidente, todos ellos ocurridos en el hecho mismo:

b) exceso de conversaciones ajenas al vuelo y por momentos de intensidad emocional importante entre los pilotos, que se mezclaron con el desarrollo de las listas de control de procedimientos, llegándose a omitir la parte de estas últimas donde se debía cumplimentar la extensión de flaps para el despegue;

c) el conocimiento y trato de cuestiones muy personales y extra-laborales entre los pilotos e incluso con la Comisario de abordó, que facilitó el ambiente de escasa seriedad y concentración en las tareas operacionales;

d) la falta de disciplina de los tripulantes que no ejecutaron la lógica reacción de abortar el despegue y comprobación de la falla ante la alarma sonora que comenzó a escucharse al dar potencia al motor y continuó sonando hasta el intento de rotación;

e) Intento final del comandante de abortar el avión, cuando ya había superado la velocidad máxima tolerada para esa acción.-

a) En cuanto al factor contribuyente al siniestro referido a los antecedentes de características de vuelo negativas del Comandante que se evidencian como crónicas en su carrera y, las que se vieron reflejadas en la cabina antes y durante la emergencia, se citan como elementos probatorios:

1) El Legajo Técnico del comandante Weigel -el cual era confeccionado por la Gerencia de Operaciones y la Jefatura de Línea de la empresa LAPA-, complementado en cuanto a sus antecedentes y conceptos técnicos por el Informe Final elaborado por la J.I.A.A.C. Elementos que permiten verificar los antecedentes personales y técnicos del nombrado Comandante Gustavo Weigel -quien estaba al mando de la aeronave siniestrada- .-

De dicho plexo probatorio surge que el comandante Weigel tenía 45 años de edad, casado el 7/3/74, tenía 7 hijos, vivía separado de su familia desde aproximadamente 3 años, había completado sus estudios secundarios y continuó cursando 2 años en la Facultad de Medicina hasta el año 1973. Era poseedor de las licencias de Piloto de Transporte de Línea Aérea (TLA), con habilitaciones para vuelo nocturno, vuelo por instrumentos, de aviones monomotores y multimotores terrestres hasta 5700 kgrs. y, además, de aeronaves de mayor peso SW111, SF 340, copiloto de S 75, copiloto de SH 33.

Su aptitud psicofisiológica estaba vigente hasta el 31/9/99, habiendo efectuado su último examen psicofisiológico, según informe del INMAE -

Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial-, el 31/3/99 en el Gabinete Buenos Aires, con resultado APTO.

Se había desempeñado durante un tiempo como empleado bancario y en general mantuvo siempre actividad como restaurador (cuadros, antigüedades), actividad que comenzó con su padre y luego continuó en forma independiente, para poder hacerlo había adquirido una importante cultura en este aspecto. Se tuvo conocimiento también que participó en un movimiento religioso católico hasta un momento determinado de su vida, varios años antes del accidente.

Había cumplido un período de licencia de 45 días en la empresa LAPA, a partir del 3/6/98 y su última licencia abarcó 16 días, a partir del 15/4/99.

Era poseedor de licencia de instructor de vuelo de avión y certificado de radio operador restringido.

Tenía una experiencia de vuelo de 6500 horas, habiendo realizado en los últimos 90 días 206,9 horas y en los últimos 30 días, 84,2 horas, arrojando 1710 horas de vuelo en el tipo de aeronave accidentada (B. 737-200).

Específicamente en cuanto a los antecedentes profesionales y características de vuelo del comandante de la aeronave, se precisó que se recibió como piloto privado de avión, según formulario RPA 01 de la Dirección de Habilitaciones de la Fuerza Aérea Argentina, el 21/12/76 en Don Torcuato, volando en inspección la aeronave PA-11 matrícula LV-RFU, durante una hora. Fue presentado por el Instructor de Vuelo Kern e inspeccionado por un inspector de vuelo de la ex Dirección de Fomento y Habilitación. Había cumplido, hasta ese momento 41:05 horas de vuelo.

Hizo el curso teórico para piloto comercial en la Escuela Técnica de Avión Profesional (ETAP) y las lecciones prácticas de vuelo probablemente con el mismo instructor y/o en la misma escuela que lo había presentado para piloto privado y lo presentó para inspección de piloto comercial el 16/11/77.

Fue aprobado para obtener la licencia de piloto comercial con habilitación para vuelo nocturno e instrumental, certificándose una experiencia de vuelo de 201:45 horas y 16:10 horas de entrenador terrestre.

En el año 1978 se asimiló al Ejército Argentino con el grado de Subteniente, el 30/10/78 se le otorgó el certificado de piloto de Ejército,

desempeñándose en dicha organización hasta el mes de marzo de 1984, en que fue dada de baja su solicitud, habiendo alcanzado el grado de Teniente Primero, con el siguiente concepto escrito “Oficial de destacadas aptitudes profesionales, se ha caracterizado por su seriedad y sentido de la responsabilidad”. Durante el período citado voló como piloto en aviones C-172, C-185, C-207, De Havilland DHC 6 y Merlín III A. Como copiloto voló en aviones Sabreliner 75 A, Beechcraft B-80 y B-100. Se le certificaron 1627:35 horas por parte del Comando de Aviación del Ejército Argentino.

Ingresó a la compañía aérea LAPA por primera vez el 15 de diciembre de 1985 por un contrato temporal de cuatro meses como copiloto de EMB-110 P2, para cubrir actividades de verano. Al finalizar en abril de 1986 se le certificó que había cumplido sus tareas con idoneidad y disciplina.

Con fecha 11 de abril de 1986 fue designado como copiloto de aeronaves Shorts SD 3-30, en ese período fue instruido como copiloto de aeronaves Saab 340, y renunció el 31 de enero de 1988.

Ingresó nuevamente a LAPA en el mes de noviembre de 1988 como copiloto de Saab SF 340. Obra en su legajo un telegrama de renuncia a su empleo a partir del día 31 de diciembre de 1990.

Posteriormente ingresó nuevamente a LAPA en el año 1993, quedando afectado a la empresa con fecha 2/12/93 en calidad de copiloto de SF 340, permaneciendo hasta el día del accidente.

Asimismo, de la transcripción de las constancias técnicas –cuya foliatura fue dispuesta por el Juzgado Instructor- obrantes en el Legajo del comandante y de la prueba aportada por los imputados surgen los siguientes antecedentes:

Adiestramiento inicial vuelo SAAB: se realizó con fechas 1, 2 y 3 de diciembre de 1993 dividido en 3 lecciones. El resultado final fue Buen Nivel. Observaciones y recomendaciones finales: Buen rendimiento, debe mejorar control de cabina. El instructor fue José García y también firma Fabián Chionetti como Jefe de Línea.

En la lección n° 1, obtuvo seis calificaciones imprecisas (I), entre ellas se encuentran la de Coordinación entre tripulantes y Control de Cabina. Como observación/recomendación le fue asentado: buen desempeño. Falta de control de actitud con F/D. Firma: Fabián Chionetti.

En la lección n° 2, obtuvo la calificación de Impreciso en Circulación (con 1 y 2 motores) y Control del Cockpit. Como observación y recomendaciones le indicaron: Notable mejora. Debe mejorar control de cabina. Firma: Fabián Chionetti.

En la lección n° 3, obtuvo todas calificaciones normales (N) y una excelente (E) en toma de decisiones. Observaciones y recomendaciones: Notable mejora y rendimiento. Firma: Fabián Chionetti. Al final de esta lección asentó el Inspector de Vuelo de FAA Fortuny: Buen desempeño. S/novedad. Debe ser inspeccionado en simulador de vuelo en el próximo recurrent.

El 3/12/93 el Gerente de Operaciones Alfredo De Victor le informa al Director de Relaciones Laborales que Gustavo Weigel aprobó el examen de vuelo quedando afectados a la empresa a partir del 2/12/93, cumpliendo vuelos regulares. En manuscrito se lee "Categ. Copiloto".

En esa misma fecha, 3/12/93, el Gerente de Operaciones informó al Director Nacional de Transporte Aerocomercial la afectación de Weigel como copiloto de Saab SF 340A.

A fs. 217 del Legajo de FAA surge un certificado del Gerente de Operaciones del 30/12/93 donde se certifica que Weigel completó el curso de instrucción teórico realizado desde el 12/11/93 al 27/11/93 del avión Saab 340 aprobando satisfactoriamente el examen escrito correspondiente. Total de horas de curso: 85 hs.

Formulario de Inspección para rehabilitación de copiloto Saab 340, efectuado el 21/1/94. En el punto 18 se asentó que debe ser inspeccionado en el próximo recurrent en simulador. Instructor García. Inspector FAA: Fortuny.

Solicitud de Licencia de piloto: rehabilitación de copiloto de Saab 340. Punto 62 observaciones se menciona que debe ser inspeccionado en vuelo en simulador próximamente. 20/1/94.

A fs. 258 surge una nota dirigida a la Embajada de EEUU donde se informa que Weigel realizará un curso de vuelo de Saab 340 para incorporarlo como piloto de la empresa LAPA, se extiende para la tramitación de la visa. (10/2/94)

Calificación conceptual de empleado contratado, firma Fabián Chionetti y se menciona que se incorporaría a la persona porque cumple con el perfil necesario para su función (copiloto de Saab).

Instrucción de repaso de SAAB simulador: se realizó con fechas 12, 14, 15 y 16 de abril de 1994. Observaciones y recomendaciones finales: Aprobó su examen de piloto con lo mínimo. Antes de ser promovido a comandante debería volver a simulador para lograr mayor rapidez y decisión en los momentos críticos. Puede que su desempeño estuviese empañado por un malestar físico. En general lento. Firma de José García.

Lección n° 1, todas notas N, observaciones y recomendaciones: Muy lento en todo, posiblemente debido a un malestar físico general. Firma de García.

En la lección n° 2, todas notas N, observaciones y recomendaciones: “Sigue lento e irascible, aún no se siente físicamente bien”, con la misma firma.

En la lección n° 3, todas notas N, observaciones y recomendaciones: “Se siente mejor físicamente, pero sigue siendo lento. En parte lo solucionará si adquiere mejor conocimiento de listas y procedimientos para poder simplificar sus procesos de razonamiento”, misma firma.

En la lección n° 4, todas notas N, observaciones y recomendaciones: “Aprueba con lo mínimo por persistir lo apuntado previamente. Debe mejorar el dominio de listas y procedimientos y volver a simulador antes de ser promovido a comandante”.

Formulario de inspección para legajo simulador del 16/5 las notas son todas S a excepción de una que es AS. Los comentarios realizados fueron los siguientes: Entrada al circuito de espera, circuito de espera y velocidad: “procedimientos correctos. Falta de coordinación tripulación”; Toque y despegue –falla de motor después de V1-: “Bien pero vuela solo”; EGA Fuego en un motor después de V1: “Buena resolución pero no realiza las coordinaciones con tripulación”; Emergencias: “En general buen criterio, pero es desprolijo con las medidas para la tripulación”; Coordinación con la tripulación: “Inadecuada para la habilitación requerida”; conciencia sobre seguridad: “Bien en general”; Aproximaciones: “Debe mejorar la crew coordination”. Firma el instructor José García y el Inspector de FAA Fortuny.

Adiestramiento inicial SAAB vuelo: se realizaron los días 18 y 19 de mayo de 1994, las lecciones 1 y 2, respectivamente y la lección n° 3 se realizó el día 11 de octubre de 1994. Calificación normal. Resultado final aprobado. Observaciones y recomendaciones finales: “Notable dedicación para mejorar las observaciones anteriores. Debe continuar insistiendo en coordinación de cockpit y pedido de listas. Buen nivel. Apto para piloto” Firma: Fabián Chionetti, Jefe de Línea.

En la lección n° 1, obtuvo la calificación de Impreciso en: Crew Briefings; Control de actitud/velocidad; ILS (manual); y Coordinación entre tripulantes. Y en el resto de los ítems Normal Las observaciones y recomendaciones fueron: “Debe mejorar coordinación de cabina y pedido de listas”. Instructor F. Chionetti.

En la lección 2 obtuvo la calificación de Normal en todos los ítems. En observaciones y recomendaciones se lee “Se reconoce mejoría e interés por superar errores anteriores”.

En la lección 3, obtuvo la calificación N en la mayoría de los ítems y Excelente en Coordinación entre tripulantes y Criterio Aeronáutico. Destáquese que esta última lección se llevó a cabo en el mes de octubre del año 1994 -5 meses después de las lecciones 1 y 2-.

Certificado de la empresa LAPA firmado por el Jefe de Departamento de Instrucción José García el 12/10/94, donde consta que Weigel cumplió con el plan de instrucción desarrollado por la empresa para ser habilitado en la categoría de PILOTO de aeronave SF 340, habiendo cumplido un período de instrucción de 3 semanas, 80 horas de clases de conocimientos teóricos, 28 horas de simulador y 3 horas de vuelo de instrucción (fs. 223 y 259).

Formulario de inspección para legajo simulador/vuelo del 13/10/94 las notas son todas S. Los comentarios realizados fueron los siguientes: Toque y despegue –falla de motor después de V1-: “Procedimientos Adecuados. Buena Coordinación”; Circuito normal con un motor inoperativo “Procedimientos adecuados”; EGA Fuego en un motor después de V1: “Buen desempeño”; Aproximación ILS/VOR/MDB con un motor inoperativo: “Procedimientos adecuados”; Emergencias: “Buen desempeño”; Coordinación con la tripulación: “Muy buena preparación y motivación”; Conciencia sobre seguridad: “Adecuada

para el nivel solicitado”. Firma el instructor Fabián Chionetti y el Inspector de FAA Fortuny.

Solicitud a la Dirección de Transporte Aero comercial para la afectación a Comandante de SF 340 a partir del día 13/10/94, nota que se recibió el 14/10/94.

Solicitud de Licencia de Piloto CRA: menciona curso práctico inicio 10/5/94 al 13/10/94, instructor José García y Fabián Chionetti. Firma José García. Se le extiende habilitación provisoria por 180 días como PILOTO SF340. Hay dos fechas 13/10/94 y 14/10/94. Firma inspector de vuelo: Fortuny.

Nota interna de la empresa LAPA firmada por el Gerente de Operaciones Alfredo De Victor donde se indica que a partir del 7/11/94 Weigel reviste calidad de comandante. Fue aportada en la prueba de Chionetti n° 26.

Nota firmada por Fabián Chionetti del 13/3/95 dirigida al INMAE solicitando la revisión anual y al final indica Nota: renovar psicofísico para volar como comercial de 1° clase durante 1995.

Instrucción repaso simulador SAAB: se realizaron tres lecciones los días 6, 7 y 8 de mayo de 1995. Instructor Marcelo Gazzera.

Las observaciones y comentarios finales fueron: “No llevó documentación operativa necesaria (cartas de APP por instrumentos). No sabe memory items, por lo tanto hay inseguridad en los procedimientos y descoordinación de cabina. Se recomienda estudiar memory ítems”.

De este examen se pueden destacar dos puntos: 1) que en los ítems Coordinación entre tripulantes; Criterio Aeronáutico; Toma de decisiones; Control de Cockpit, obtuvo la calificación de Impreciso en las lecciones 1, 2 y 3 y 2) que el instructor no calificó el examen, siendo que en cada una de las lecciones la calificación final fue Impreciso.

Lección n° 1, obtuvo la calificación de Impreciso en: Reencendido en vuelo (inseguridad en coordinación de cabina); Coordinación entre tripulantes (I en las lecciones 2 y 3); Criterio Aeronáutico (I en las lecciones 2 y 3); Toma de decisiones (I en las lecciones 2 y 3); Control de Cockpit (I en las lecciones 2 y 3). Las observaciones fueron: Se nota coordinación de cabina muy imprecisa. Se recomienda estudiar memory items de power plant. No presentó la documentación operativa necesaria (cartas de aprox. por instrumentos).

Lección n° 2, obtuvo la calificación de Impreciso en: Listas de chequeo (no sabe memory items); Falla de tren de aterrizaje (no sabe memory items); Fallas hidráulicas (no sabe memory items); Coordinación entre tripulantes (no hay seguridad en las acciones inmediatas, él debe ordenar); Criterio aeronáutico; Toma de decisiones; Control del Cockpit. Los comentarios fueron: “Se recomienda estudiar memory items. Se realizó una evacuación en donde se vio desconocimiento del rol que le corresponde (memory items). Como consecuencia de esto él no ordena y hay inseguridad y descoordinación de cockpit”. Cabe destacar que en la lección 2 hay un comentario de una firma no aclarada que dice: “Muy afectado por un grave problema personal que se conoció después del simulador”. Este comentario está atribuido a José García.

Lección n° 3 obtuvo la calificación de Impreciso en: Listas de chequeo (desconoce procedimiento de sail del jammed); Coordinación entre tripulantes (se realizó APP con instrumentos STBY); Criterio aeronáutico; Toma de decisiones; Control de cockpit. Los comentarios a esta lección fueron: “inseguridad en el procedimiento Sail jammed y desconocimiento de memory items. Desconocimiento de fallas de trim (runaway, etc.). Coordinación entre tripulantes muy pobre en APP con instrumentos STBY. Se realizó both gen failure y bota en gines flame out y no se ordenaron memory items porque no lo sabía (se leyó la lista)”.

Nota del 10/10/95 presentada por Gustavo Weigel a Chionetti donde pide que no lo programen con Piñeyro. Presentado por Chionetti como prueba n° 51.

Instrucción de repaso SAAB 340-Simulador: se realizaron tres lecciones los días 28, 29 y 30 de octubre de 1995. Instructor González Ramos. Calificación Normal.

Las observaciones y recomendaciones fueron: “Observando las recomendaciones hechas durante las lecciones, se sugiere continuar trabajando en los std procederes”.

Lección n° 1: Calificación Normal. En reencendido en vuelo tiene N con el siguiente comentario: “Recuerde lista (reenc)”.

Los comentarios generales de esta lección fueron: “Recuerde solicitar reenc. luego de eng. flame out. Trabajar más en crew coord. y std call outs”.

Lección n° 2: Calificación Normal. Con las siguientes observaciones y recomendaciones: “En caso de Eng. FIRE en una final de ILS y faltando aprox ... no dude en ir a una espera y cumplimentar Eng. FIRE Check” “Luego de cargo Smoke recuerde ordenar ... una vez frenado el avión” “Realice la Landing Check durante una aprox ILS, en el punto correspondiente (split)flan” “Apx. ILS”.

Lección n° 3: Calificación Normal. Observaciones y recomendaciones: “Durante el tercer período evidencio una notable mejora con respecto Apx. ILS” “Buen desempeño en crew coord.”

Nota de felicitación de Chionetti y De Victor a los comandantes por su colaboración especialmente en este último mes. 2/1/96. fs. 264

Nota dirigida a Gustavo Weigel referente a la opción de vacantes de fecha 20/2/96. Vacantes de copilotos de B 737. Weigel contesta por nota del 22/2/96 que acepta la opción a copiloto de B 737. (fs. 265/266).

Prueba de Chionetti n° 32: Dos planillas una de ellas reza “LAPA 1995 para Secretaría ETAP” donde se informan cursos efectuados con los nombres de los profesores. Y la otra es una hoja manuscrita que reza Raúl Novo donde se indica que se trata de resultados de examen curso B 737 para copilotos y a la derecha de la hoja figura Weigel 72%. NO se indica la fecha.

Examen manuscrito del 1/7/96 (fs. 176/177) donde los Comandantes Chionetti, Batliori y Giménez manifiestan que examinaron en esa fecha a Gustavo Weigel en forma oral en lo referente a sistemas y operación de la aeronave Boeing B737 siendo el resultado: Aprobado en Standard (S) con las recomendaciones que al pie se detallan.

Recomendaciones: debe estudiar en forma profunda “Flight crew training manual” completo; Debe repasar los procedimientos de vuelo; Debe continuar realizando cabina hasta su salida al simulador.

Se indica el cuestionario efectuado por cada uno de los comandantes:

Cmte. Giménez:

Aborte puesta en marcha B 737. Causas.

Limitaciones del APU.

Máxima altitud operativa despegue B 737.

Que se pierde con syst.B HYD. Inoperativo?

Si me encuentro a 15000 Fts y pierdo Sys A cuáles son las acciones a tomar?

Que luz hay que observar al hacer crosfeed fuel?

Acciones al abortar el despegue (y que tablas se consultan?).

Detección fuego motores. Testeo.

Con GPU conectado, si enciendo APU y cambio el switch que pasa?

Cmte. Batliori:

Operación en tiempo frío (Luego pta. en marcha; en despegue; anti-ice).

Secuencia colocar anti-ice.

Velocidad maniobra c/flap docun.

Velocidad máxima operación flap.

Condiciones que activan la alarma de configuración.

Como seteo el panel presurización en pre-flight?

Procedimiento instrumental en ILS.

Que controles pierdo con ambos sistemas A y B HYD inop?

Luz auto-fail presurización. Cuando va a Stby?

Cmte. Chionetti:

Presión mínima pta. en marcha.

Shutdown automático. APU. Enumerar.

Comando del Steering (7° con pedales).

Desbalanceo máxima de Fuel y modo Crosfeed.

Yaw damper. Inoperativo. Limitaciones.

Duch overheat. Cuando se iluminará?

Luego de un shutdown ¿Qué debo verificar antes de reencendido?

Forma de detener Trim Runaway?

Wheel well FIRE Acción y que sensa?

Panel master warning/system caution/recall como funcionan?

Que function cumplen las nav... switch?

Cmte. Giménez:

Luz verde FIRE extinguidor?

Evacuación. Secuencia de extinguidores?

Calefacción combustible, que pasa si no desconecta?

Si en crucero se va EPR Máximo en ind. Que acción tomó?

Ante pérdida de HYD, tengo 1.8 US gall que sistema perdí?

Comprobación tren abajo. Luz y visual.

Inspección exterior de FIRE engine extinguished.

Cmte. Batliori:

Switch GND/Flight. Función?

Como verifico que hayan caído máscaras de o2 y fluya o2?

Pta. en marcha con Bat. que inst. voy a rever para realizar la misma?

Al...alert cuando suena?

Prueba presentada por Chionetti n° 11 nota del 5/7/96 remitida por De Victor a Gerencia de Operaciones en referencia a la actividad de recurrent y cursos iniciales de simulador de pilotos de LAPA durante el mes de julio de 1996, se refiere a Gustavo Weigel curso inicial de B 737 del 4/7/96 al 17/7/96.

Airplane Training: se realizaron dos lecciones de fechas 19 y 20 de julio de 1996. Instructor Cmte. Ossa.

Lección n° 1, nota sintético S. Los comentarios fueron: “Buen tema: recuerde volar dentro de las velocidades mínimas. Con viento con ráfaga recuerde incrementar dar velocidad de acuerdo a lo indicado por el manual. En el flare coloque el avión en el suelo y no espere que el mismo toque pues quedará demasiada pista atrás.”

Lección n° 2, nota Sintético S. Los comentarios fueron: “Mismos comentarios vuelo anterior, coloque el avión en el suelo no pierda pista.”

Formulario para evaluación de inspección de FAA fs. 227/230. Instructor Ossa. Inspector Luna. Simulador en United Airlines (Denver) el 15/7/96 y en vuelo el 21/7/96. Observaciones y comentarios del inspector: Simulador: muy buenos conocimientos teóricos del avión y excelente performance práctica. Vuela muy seguro y soluciona adecuadamente todas las situaciones anormales y de emergencia. Avión: Realizó un muy buen vuelo. Domina el avión y es prolijo en la aplicación de procedimiento. Habilitación para Piloto B 737 Aprobado.

Nota del 22/7/96 donde se informa la afectación a Copiloto de B 737-200 Weigel. Aportada por Chionetti prueba n° 12

Introducción a la línea del 16/9/96 (fs. 174) instructor Batliori Calificación S. Objetivo: desempeño como piloto. Comentarios generales: Buen desempeño general, muy atento a todos los detalles del vuelo.

Introducción a la línea del 22/9/96 (fs. 175) instructor Escriña Calificación S. Comentarios generales: Muy buen desempeño. Sin observaciones.

Prueba de Chionetti n° 88: Introducción de Línea del Instructor Oliveira del 5/10/96. Nota S+ comentarios: “Muy buen desempeño general”.

Introducción de línea del 31-12/ 1-1-97 (fs. 179) instructor E. García. Calificación S. Notas: vuelo efectuado con buena meteorología, fuerte viento en las escalas de Río Gallegos y Río Grande. Objetivo: Habilitación como Cte. de B 737 en la línea. Comentarios generales: Buena técnica del vuelo. Conocimientos generales Standard. Bien en general.

Introducción de línea del 5/2/97 (fs. 181) instructor C. Carrizo. Calificación S. Objetivos: Desempeño como Cmte. de aeronave. A mejorar: debe ser más ordenado en la ejecución de los procedimientos de vuelo. Comentarios generales: mejoró su desempeño. Recuerde que la seguridad y el acuerdo de sus decisiones dependerán de su conocimiento de los sistemas y procedimientos.

Introducción de línea del 2/3/5/7/8 feb 97 (fs. 180) instructor Cmte. Veliz. Calificación S. Notas: Diurno VMC/IMC. Objetivos: Adaptación Cmte. B 737. Comentarios generales: posee condiciones para ir afirmándose en su desempeño a medida que vaya adquiriendo más experiencia en el avión.

Informe del comandante del 20/3/97. Dice para el comandante Gustavo Weigel y lo hace el Comandante Jorge Oliveira. No se indica n° de vuelo, tripulación ni matrícula. Se indica que se trata de Instrucción para comandante: “Su desempeño general durante los 4 vuelos realizados fue muy satisfactorio. Conoce y aplica los procedimientos con corrección. Considero que posee aptitudes personales y profesionales para desempeñarse como comandante de B 737”. Aportado por Chionetti como prueba n° 88.

Adiestramiento de Simulador Curso Recurrent -A-BOEING 737-: fueron dos lecciones de fechas 27 y 28 de marzo de 1997. Instructor Marcelo Bruggia. Calificación S- (Standard menos) en las dos oportunidades.

Comentarios generales y recomendaciones: “Conoce los procedimientos y limitaciones del avión en la faz teórica. Cuando debe volcarlos a la faz práctica, excede las limitaciones de vuelo por instrumentos, debido a que no domina completamente el simulador. Su reacción para corregir estas desviaciones no

alcanza a la requerida por ser lenta. Por otra parte, esta situación mantiene ocupada toda su atención, haciendo que le sea muy difícil mantener el control total del avión, la tripulación y la situación que tiene que resolver.”

Lección n° 1: En take off: se observan los siguientes comentarios: en despegue normal “Respetar las velocidades indicadas en la SID”; en falla de motor antes de V1 “Debe ser más rápido en aplicar reversores”; en falla de motor después de V1 “no permita que el avión supere 15° de Pitch no que baje de la V2”; en uso de listas de chequeo “en una falla de motor después de V1 respete el orden de las listas”. En el ítem Climb, en cumplimiento de la SID “idem despegue normal”; en segmentos de despegue “si tiene una falla de motor acelere el avión para poder limpiarlo y seleccionar MCT. No exceda la limitación de t=máximo con TOT”; en reencendido: en este caso la nota es Bajo Standard y se observa “Asume mal la condición”. En el ítem Descent and Approach en el ítem Approach briefing “Usted no puede iniciar una APP sin haber configurado el avión, sin realizar descend and approach y sin haber hecho el briefing”; en patrón de extensión de flaps “Respete las velocidades de maniobra para cada selección de flaps”; en autopilot FD ILS approach “no baje de la velocidad, mantenga altura en viraje de procedimiento”; en one engine inoperative “mantenga velocidad de espera, no sobrefuncione en el viraje de procedimiento”. En el ítem Crew Coordination: “No inicie una aproximación si no tiene perfectamente coordinada la cabina”. En Conducción de la cabina: “usted debe estar en todo momento en control de lo que le sucede al avión, a la tripulación y al pasaje”.

Observaciones generales: “Conoce los procedimientos pero no los aplica totalmente en el avión. Debe tener mayor dominio del avión y de la situación total por el que el mismo transita. No se aparte de los parámetros de vuelo”.

Lección n° 2: Se consignó: “A los efectos del chequeo solicitado por el Jefe de Línea se realizaron las siguientes maniobras: Falla de motor después de V1; Vor Loli Un motor Aer; Missed Approach; ILS un Motor en Eze; Falla de motor en TO; ILS un motor en EZE; Despegue Normal; Manual Reversión (EZE) (Comentarios en la última página).” Observaciones generales: calificación Standard Menos. “En ninguna de las fallas de motor realizó el segmento de aceleración, llegado a la altitud asignada con flaps 1 y encendiendo el tiempo

límite con potencia de despegue. Asumió erróneamente que el motor detenido tenía poca presión de aceite (10 PSI) desechando la posibilidad del reencendido. Decidió iniciar un procedimiento con excesiva velocidad en el fijo (230 Kias). El avión sin configurar y sin haberse hecho ni el briefing ni la descent and approach chk list. Aleja por radial equivocado y en general le cuesta mantener los parámetros de velocidad y altura. En más de una oportunidad no interpreta las autorizaciones del control debido a la falta de atención por la carga de trabajo, apartándose de las mismas. Desciende por debajo de la velocidad de maniobra para cada selección de flaps”.

Prueba e Chionetti n° 86 relacionado con un certificado del curso “Safety Seminars” del 24 de marzo de 1997 donde figura entre los capitanes Gustavo Weigel.

Inspección de ruta anual 23/5/97. Realizada por el inspector Gabriel Borsani, Jefe de línea. Resultado general: Aprobado. En la misma se encuentran los siguientes comentarios: En el item crucero: en Procedimiento de navegación “Ojo transferencias”; en el item aproximación y aterrizaje: Control de velocidad: “no olvidar el control de la velocidad en las aproximaciones”; en el Manejo de los sistemas: Electricidad: “Recordar chequeo de stby pwr”, en Neumáticos a/c, press “Recordar chequeo de aire acc/ presuriz”, en misceláneos (APU): “Conocer perfectamente el sistema de transferencias de instrumentos del avión”.

Comentarios generales: “Para un perfil de copiloto es Standard, pero para el de comandante debe conocer/estudiar más los sistemas para de esta manera ser un excelente comandante”. Firmando Borsani como Inspector.

Constancia de fs. 178 y 278 del Vicecomodoro Sangrá de la Dirección de Fomento y Habilitación de la FAA donde se deja constancia de la habilitación de Weigel como piloto desde el 21/7/96 indicando que no se ha “recibido hasta la fecha la licencia con la inscripción de la citada habilitación definitiva por cumplimiento del circuito administrativo”.

Inspección de ruta anual de fecha 16/2/98. Realizada por el inspector Gabriel Borsani, Jefe de línea. Resultado general: Aprobado. Comentarios generales: Buena inspección, se aprecia una muy buena predisposición y mejoría general en todo el vuelo. S. 80%.

Simulador primer semestre del 98: se realizaron dos lecciones los días 14 y 15 de marzo de 1998. La firma del instructor no aclara a quien pertenece.

Lección n° 1: Calificación Standard. Comentarios “recuerde que debe controlar las acciones de su cop” y en el ítem app bar vor “No descontrola la aeronave”. Comentarios generales: “Debe tratar de mantener un mejor control de cabina. Repase procedimientos de recall actions. Debe tratar de ubicarse mejor en el espacio”.

Lección n° 2: Calificación Standard. Comentarios: en el ítem std dep: “No se demore en reaccionar ante la falla de un motor”; en el ítem vor dme rwy 10 n° 4 “No descontrola la aeronave durante un procedimiento VOR”; en el ítem STD “No dude en hacer un escape”.

Comentarios finales fueron: “Debe ubicarse mejor en el espacio. Durante una entrada VOR, recuerde no exceder los parámetros, tenga siempre presente por dónde se realiza un escape, más aún en zona de montaña”.

Fs. 16445/16446 se aportó un listado con la actividad de vuelo con instructor de Weigel desde febrero de 1998 a diciembre de 1998.

Fs. 14492/493 en su ampliación indagatoria Fabián Chionetti aportó una inspección de ruta realizada por el instructor Ernesto García el 9/10/98 con los siguientes comentarios: Vuelos efectuados desde el 2 al 9 de octubre: 186/170/490/136/282/166 en instrucción para habilitación de comandante B 737-200 la meteorología fue en todos los vuelos buena sin inconvenientes. De todas maneras se efectuaron entradas instrumentales en varias oportunidades. En las primeras un poco desprolijo con la velocidad y procedimiento y luego mejoró. Tiene buen control del avión. Aconsejo seguir un programa de estudio el cual por lo hablado estaba dando buenos resultados. En algunos procedimientos existían dudas que de a poco se fueron aclarando. Se lo nota firme en su proceder, inclusive voló con un copiloto en instrucción con buen manejo de la cabina. Recomendando que continúe en adiestramiento con mayor exigencia a medida que se avanza.

Resultado general: aprobado. Comentarios Generales: necesita continuar con el programa de estudio en sistemas y procedimientos. En mi opinión particular aconsejaría un recurrent normal antes de su habilitación con el fin de completar su adiestramiento.

Simulador 2do. Semestre de 98. Fechas 6 y 7 de diciembre de 1998

Instructor Vicente Sánchez. Primera Lección: En Engine Start obtuvo la calificación (S+) Standard Mas. Comentario: “Buen trabajo y pedido de las listas se trabajó en Ezeiza”. El resto de los ítems obtuvo calificación Standard.

Comentario final: “Buen desempeño, en vuelo y conocimientos de sistemas”.

Segunda Lección: En Approach landing: obtuvo la calificación Standard más, en el resto de los ítems obtuvo Standard.

Comentarios: “Buen turno y mejoramiento en trabajo de equipo en distintas condiciones y situaciones”.

Nota de fecha 9/12/98 al Director Nacional de Transporte Aero comercial informando la designación como COMANDANTE BOEING 737-200

Recurrent simulador primer semestre 9. Realizado los días 15 y 16 de junio de 1999. Instructor Marcelo Velázquez

En la lección 1: en el ítem mtow std dep rwy 28: “Repasar sistemas disponibles con pedidos de los GEN”. Observaciones: “Buen tema en general”. Calificación: Sintético S.

En la lección 2: Observaciones finales: “Conoce y aplica los procedimientos estandarizados”. Calificación Sintético S.

Registros de Actividad de Vuelo aportados en la ampliación indagatoria de Borsani durante la audiencia de debate, que consta de 41 Registros de actividad de vuelo de Gustavo Weigel en la función de copiloto desde el 3/3/98 al 20/11/98 y en la función de comandante los vuelos del 30/12/98 y del 5/1/99.

En este sentido, el Informe Final de la J.I.A.A.C., –previo análisis del Legajo Técnico del Comandante Weigel- concluye que:

-(punto 2.1.1.) Las calificaciones generales fueron en casi todos los casos de satisfice, aún en ciertos casos en que un importante porcentaje de los ítems estuvieran debajo de esa calificación y aunque las observaciones fuesen importantes en cantidad y calidad (tipo de observación).

-(punto 2.1.2) Las observaciones en cantidad superan las normales aunque hay un grupo reducido de casos similares, sin embargo sin la particularidad indicada en el punto que sigue.

-(punto 2.1.3) Muchas observaciones están referidas a características negativas del piloto que se repiten, permaneciendo a través de distintos tipos de aeronaves y del tiempo, como por ejemplo: (punto 2.1.3.1.) Lentitud en reacciones y movimientos ante situaciones críticas; (punto 2.1.3.2.) Desconocimiento o falta de aprendizaje de los ítems a efectuar de memoria (Memory Ítems) ante situaciones que no permiten la lectura de las Listas de Control de Procedimientos (LCP); (punto 2.1.3.3.) inicio de maniobras sin la correspondiente configuración inicial y sin “briefing” (acuerdo previo, con los demás tripulantes para definir roles y dar al lineamiento y tiempos de maniobra); (punto 2.1.3.4.) observaciones sobre falta de coordinación en cabina en forma muy repetida y en distintas circunstancias de vuelo; (punto 2.1.3.5.) influencia de factores físicos o personales de tipo no definido, sobre las actuaciones de pilotaje y, (punto 2.1.3.6.) falta de conocimiento suficiente de sistemas y procedimientos que influían sobre su accionar en cabina, no siendo suficientemente rápida su capacidad de razonamiento para reemplazar esa falta.

Señala la J.I.A.A.C que “Inevitablemente se asocian las características indicadas....con el accidente de LAPA 3142 en el cual la primer acción luego del “stick shaker” fue reducir motores, aparentemente sacar reversores y frenar, pero estas acciones no fueron definidas ni continuadas al volver posiblemente a accionar los reversores adentro, no accionar los spoilers y en cierto modo no emplear todos los medios disponibles para frenar la carrera de despegue aún con daños materiales inevitables, apartados 2.1.3. 1/ 2. En la comprobación “before Start” no se efectuó el “take off briefing” en forma competente. Luego se omitió la comprobación “before take off” que comprende la extensión de los flaps para despegue y la revisión del “take off briefing”. No se recontroló nada de esto en ningún otro momento, apartado 2.1.3.3. Se relacionó con el copiloto en un plano de amiguismo que eliminó la relación Comandante –Copiloto normal, apartado 2.1.3.4. Se encontraban ambos pilotos con problemas personales, declarados por ellos mismos y que evidentemente influían en sus acciones de pilotaje, mezcla de conversaciones de esos temas con listas de control de procedimientos, apartado 2.1.3.5. El comandante expresa claramente en dos oportunidades durante la carrera de despegue, que no conoce a que parámetros se refiere la alarma por cuanto para él está todo bien, posiblemente refiriéndose

a que la velocidad aumentaba normalmente y los motores desarrollaban su potencia normal, apartado 2.1.3.6.

Asimismo, el Perito Oficial Comandante Jorge Prelooker sostiene en su informe –el cual fue ratificado por el nombrado al prestar declaración testimonial en la audiencia de debate- que: *“...De la lectura de las observaciones recurrentes realizadas al desempeño del Cmte. Weigel durante toda su carrera, surge una notoria falencia en las capacidades necesarias para conducir con seguridad una operación de vuelo. Una insuficiencia técnica de vuelo, sumada a escasos conocimientos del avión y una falta de capacidad para administrar los recursos disponibles en la cabina, de manera de poder enfrentar cualquier situación con eficiencia y seguridad, configuran una realidad de características crónicas confirmada por la opinión de una amplia gama de instructores de dos tipos diferentes de equipos.*

A lo largo de seis años de trayectoria profesional estudiados, y pese a los esfuerzos de instrucción que se puedan haber realizado, no se evidenció una notoria mejoría en los problemas detectados. No obstante no parece haber habido un análisis general del cuadro presentado, interpretándose las falencias observables como de tipo circunstancial y pasándose por alto la evidencia de estar en presencia de un cierto grado de irrecuperabilidad en las condiciones del Cmte. Weigel como para transformarlo en un piloto seguro...”.

Por su parte, el perito Carlos Velasco señaló en su informe que no podían haber pasado inadvertidas las dificultades del piloto Weigel tanto en las condiciones manuales de la operación como las de sus reacciones relacionadas con el factor humano, las que se manifestaron recurrentemente durante toda su carrera.

El nombrado perito, al prestar declaración en el debate manifestó que al analizar su legajo encontró que se le habían anotado a lo largo de su carrera observaciones que escapaban un poco de lo que corresponde para tener confianza en un piloto, y que se correspondían totalmente con las actuaciones que él tuvo en el decolaje fatal, preguntándose el perito cómo fue llevado Weigel a tomar el comando de la aeronave con las anotaciones hechas, por las grandes dudas que presentaba en forma recurrente y peligrosa, por lo que no tendría que haber llegado a comandante.

También en este sentido se expuso el perito Robert Mc Innis refiriendo que había muchos ejemplos de que Weigel no era bueno cumpliendo ciertas obligaciones en cuanto al comando de una aeronave, que se cometieron muchos errores y hubo varias oportunidades para frenar la tragedia, pero estos errores nadie los advirtió.

Como ya se mencionara, este plexo probatorio acredita que Gustavo Weigel poseía características negativas de vuelo evidenciadas en su legajo técnico, las cuales resultan crónicas en atención a que las mismas se repitieron a lo largo de toda su carrera y, constituyeron sin duda alguna un factor contribuyente en la causa del accidente.

Ello es así, ya que las observaciones efectuadas por los instructores de la empresa LAPA que resultan recurrentes, son justamente las fallas que el piloto comete antes y en el momento del accidente.

El perito Prelooker señala que de las observaciones registradas por los distintos instructores e inspectores actuantes a lo largo de la carrera del Comandante Weigel en la empresa LAPA, surgen algunas de ellas que aparecen de manera recurrente en todo su historial, tales como observaciones relativas a: la técnica de vuelo y control del avión; al control de cabina y a la “Crew coordination” y a los conocimientos del avión.

En parte de sus conclusiones refiere que: El bajo nivel de desempeño mostrado por el Comandante durante la operación del vuelo 3142 no fue una circunstancia fortuita; por el contrario, es absolutamente coincidente con los antecedentes técnicos recogidos en su legajo durante toda su carrera en LAPA, y que incluyen una pobre técnica de vuelo, una baja capacidad de liderazgo y escasos conocimientos teóricos generales acerca del equipo operado, los que demuestran que no estaba capacitado para cumplir con la función encomendada.

b) y c) Estos factores, vinculados con el concepto de cabina estéril, que incidieron en el siniestro y la producción del resultado, se encuentran debidamente corroborados por el profuso plexo probatorio producido e incorporado por lectura al debate, comprendido por:

-la grabación y transcripción del CVR.

-El informe final de la J.I.A.A.C. en el cual se menciona que: "...En lo que se refiere a las comunicaciones internas de la tripulación en la cabina en la etapa previa al despegue, registradas por el "Cockpit voice recorder" –CVR- (registrador de voces en la cabina), son indicativas de marcada indisciplina, ya que las conversaciones, ajenas a la tarea a desarrollar y de tono festivo, concentraban la mayor parte de la atención del comandante, copiloto y comisario de abordaje. El cumplimiento de los ítems indicados en las listas de procedimiento, se hizo en forma mecánica, desordenada e intercalada a la conversación que ocupó su tiempo en forma prioritaria. El nivel de los términos utilizados estuvo por debajo del medio normal que reconoce una conversación educada, hecho que refuerza el juicio de que el control previo se realizó en un ambiente totalmente falto de disciplina".

-El informe pericial confeccionado por el comandante Jorge Prelooker el cual -al analizar el vuelo 3142 desde la óptica de las disciplinas denominadas "Factores Humanos" y "CRM"- señala que: "A partir de las observaciones precedentes, realizadas a toda la maniobra en tierra del vuelo 3142, aparece de interés efectuar un relevamiento de los lapsos de tiempo que fueron dedicados a cumplimentar todos los procedimientos requeridos para la operación del avión, a efectos de determinar la cantidad de tiempo que la tripulación dedicó a los mismos, que proporción total de tiempo disponible fue dedicado a esa actividad.

Los lapsos de tiempo "operacionales" es decir los referidos exclusivamente al trabajo en cabina para la preparación del avión, excluyendo la tarea de guiado del mismo durante el carreteo, totalizan doce, de acuerdo al siguiente detalle:

De los 30 minutos de grabación del CVR que abarcan toda la maniobra en tierra, se registran 6 minutos y 35 segundos dedicados a la operación y preparación del avión. Expresado en segundos, significa que de los 1800 segundos disponibles, sólo se utilizaron 395 para tales tareas. Esto implica que el 22% del tiempo total estuvo dedicado a la actividad operativa y el 78% restante se utilizó de manera impropia.

Si profundizamos aún más en esta línea, considerando exclusivamente lo que podría llamarse la "ventana de oportunidad", es decir el lapso de tiempo en

que debiera haberse cumplimentado la lista previa al despegue, vemos que esta ventana –que abarca el tiempo transcurrido para ingresar a la pista- ...tiene una duración de 14 minutos y 30 segundos. En este período de tiempo sólo se dedicaron 2 minutos 17 segundos a la operación del avión. Expresados estos tiempos nuevamente en segundos vemos que la duración total de la ventana de oportunidad fue de 870 segundos, de los que se emplearon en tareas operativas 137, lo cual representa el 16% del tiempo disponible total, dedicándose el 84% restante a actividades ajenas a la operación del avión.

Esta mala administración del tiempo disponible explica claramente la omisión de tareas tan importantes como la “Before Take Off Check List” (incluida la no configuración del avión), pero con mayor claridad aún explica el enfoque y actitud displicente de la tripulación y en especial del Comandante respecto de la realidad del vuelo”.

-Testimonios de pilotos que prestaron declaración en el debate, los cuales explicaron el concepto de “Cabina estéril”, su importancia y la evidente violación del mismo en el vuelo 3142.

Respecto a estos factores, que en definitiva se los puede agrupar en la categoría de violación de los conceptos de cabina estéril, no se encuentran corroborados los extremos que arrojen certeza respecto a que esta falta de disciplina se haya dado en otras cabinas comandadas por Weigel, circunstancia ésta que hubiera permitido corregir este tipo de inconductas. Este punto será especialmente abarcado en el considerando relacionado con los testimonios, en los cuales efectuamos consideraciones al respecto, al tratar el punto referido al “Sistema de Aeronavegación Comercial”.-

Solo sintetizaremos aquí –remitimos al punto específico a fin de que no se saque el presente de contexto- que se debe destacar que no resulta posible un control por parte de las empresas aéreas en cuanto al debido cumplimiento por parte de los tripulantes de vuelo del concepto de “cabina estéril” en los momentos críticos del vuelo –despegue y aterrizaje-, ya que la escucha del CVR sólo esta permitida para los investigadores que se encargan de averiguar las causas de un incidente/accidente. Es decir, sólo es posible escuchar las voces de cabina luego de producido un accidente, pero no a efectos de fiscalizar que los

pilotos cumplan adecuadamente con las funciones del vuelo, o sea como un control preventivo de la seguridad de vuelo. Como nos explayaremos en el capítulo acerca de los testimonios, la norma de la OASI (Cap. XIII) privilegia las conversaciones íntimas de los pilotos –que no debieran tener lugar en los momentos críticos del despegue y aterrizaje- por sobre los controles preventivos que pueden proteger la seguridad de vuelo.-

También trataremos más adelante, que no se ha acreditado en el debate que el concepto de cabina estéril haya sufrido violaciones genéricas en otras oportunidades.-

En relación al punto d), quedó acreditado en el debate la falta de disciplina de los tripulantes que no ejecutaron la lógica reacción de abortar el despegue y comprobación de la alarma sonora que comenzó a escucharse al dar potencia al motor y continuó sonando hasta el intento de rotación.

Respecto a ello, son contestes el informe final elaborado por la J.I.A.A.C. y la pericia efectuada por el Comandante Jorge Prelooker.

Así, los expertos de la J.I.A.A.C en el punto 1.18.1., precisaron que en el Manual de Operaciones de LAPA cap. 7-12 (MOV 1999) se expone un ejemplo de “briefing” de despegue donde se indica “... *antes de 80 Kts abortamos por cualquier causa, entre 80 Kts y V1 abortamos solamente por incendio en motor, falla de motor o cualquier otra falla que ponga en peligro la seguridad del vuelo. Después de V1 continuamos el despegue*”, y partiendo de ese texto se podía concluir que la tripulación de LAPA 3142 no cumplimentó con la directiva de abortar el despegue antes de los 80 Kts que indicaba ese manual y también lo precisaba el Manual de Entrenamiento de Tripulaciones de Boeing que, mencionaba “*antes de V1, un despegue debería ser detenido en caso de falla de motor, fuego en un motor, configuración insegura o cualquier condición adversa significativa que afecte la seguridad del vuelo*”. Concluyeron así que los pilotos del accidente no dieron cumplimiento a lo indicado en los manuales respecto a abortar el despegue y no asociaron la alarma intermitente a la falta de configuración, precisando que el MOV de LAPA que indica abortar el despegue antes de los 80 Kts por cualquier causa ya incluye la alarma de configuración insegura que actúa a partir de cada dada de motor.

Esta afirmación de la Junta, en cuanto a que los pilotos no asociaron la alarma intermitente a la falta de configuración, fue contradicha por el perito Jorge Dejean, quien con argumentos convincentes, basados en las conversaciones que se sucedieron y los tiempos de ese tramo, sostiene que sí reconocieron que la alarma estaba ligada a una falta de configuración de la aeronave y que lo que hicieron –episodio de indisciplina- fue chequear en carrera de despegue –obviamente sin abortar como correspondía- los parámetros que podían estar implicados en la alarma. Así fue –según este perito relatara en el debate- que los tripulantes ocuparon los segundos siguientes al inicio del sonido verificando si la configuración estaba correcta. Cita como ejemplo la siguiente afirmación del copiloto que denota la actitud: “tengo stab set” -afirmándolo- seguida de la pregunta: “in the left?”. Esta secuencia, según narrara el perito, denota que estaba controlando uno de los parámetros de la configuración que era el estabilizador de cola, que podía detonar la alarma.

Debemos aquí hacer mención a que estos dichos del copiloto, en los que en parte basa sus conjeturas el perito, fueron cambiados en transcripciones posteriores de la grabación, por otro que no tiene trascendencia alguna. Es un punto oscuro de la investigación, ignoramos los motivos de la alteración, pero las decenas de veces que escuchamos el audio nos produjo la convicción que efectivamente el copiloto expresó lo que refiere el perito Dejean.-

También, relacionado con su postura respecto de que los pilotos estaban controlando en la carrera de despegue los parámetros de configuración, Dejean señaló que era muy posible que al controlar los flaps “mirara sin mirar”, expresión que según significara marcaba que creyó ver correcto, cuando en realidad no era así. Esta situación podría encontrar sustento en lo afirmado en el debate por el testigo Piñeyro, quien señaló que era costumbre de Weigel poner en posición los flaps apenas ingresaba a la nave. O sea que de lo dicho por este testigo podríamos inferir que Weigel se quedaba tranquilo y siempre confiado en que los flaps ya estaban configurados, por ello podría haber “visto sin ver”.-

El perito Jorge Prelooker, cuyo informe transcribiremos poco más adelante, conforma la postura de Dejean.-

Cuando la J.I.A.A.C. analiza en el punto 2.3 las maniobras ejecutadas, describe que al ingresar a la pista, dar potencia y comenzar a sonar la alarma de configuración por la ausencia de flaps para el despegue (bocina de sonido fuerte y discontinuo), había una acción lógica posible, consistente en reducir los aceleradores y abandonar la pista por la primer salida para constatar el motivo de la alarma. Sin embargo, se hizo lo totalmente ilógico, se continuó el despegue con la alarma sonando.

Esta falta de reacción inexplicable, otros expertos lo atribuyen a las siguientes causas: falta de disciplina de vuelo para apegarse a las listas de control de procedimientos y a la indicación que establece el aborto de despegue antes de 80 Kts, por cualquier falla o alarma; estaban convencidos que el avión estaba configurado, es decir, para ellos si la potencia era la normal y la velocidad se incrementaba adecuadamente, no habría problemas para el despegue; y no relacionaron la alarma auditiva con la falta de configuración.

Estemos en cualquiera de las opciones, y sin que sea necesario mayor análisis, la conclusión es la misma: Se trató de un acto de indisciplina, falta de responsabilidad o profesionalismo, como quiera llamárselo.-

Hayan relacionado la alarma con la falta de configuración y trataron de corregirla sin abortar, o no la relacionaron y creyeron que estaba correctamente configurado, en cualquiera de los dos casos la activación de la alarma obligaba a abortar el despegue, o reducir los motores como precisan algunos que era la denominación correcta.-

Es así como los pilotos llegan a la velocidad de rotación V_r y V_2 (velocidad de seguridad al despegue) confiando en despegar, a pesar de ese ruido de alarma que no comprenden de qué se trata, ya que para ellos estaba todo correctamente funcionando. De allí los dichos del comandante cuando expresa “No se lo que está pasando pero está todo bien”-

En cuanto a la distancia aceleración-parada para el caso del accidente se precisó en el mencionado informe de la J.I.A.A.C., que con un peso de despegue de 46.060 lb y flaps 5, una temperatura de aire exterior de 18,3°C, el viento con una componente de frente de 2,77 Kts, altitud 0 m, pista sin pendiente, $V_1= 136$ Kts, $V_r= 139$ Kts, la distancia “aceleración-parada” para esta aeronave obtenida del gráfico correspondiente del Manual de Vuelo, era de

aproximadamente 1900 m, es decir que con una falla que impidiera el despegue detectada antes de V1 y con el procedimiento correcto en ítems y tiempo normal de ejecución, el avión debería haber quedado dentro de la pista con un margen de aproximadamente 200 m. Para el caso del accidente, la alarma de configuración, al sonar desde el inicio del despegue, permitía una lógica y segura maniobra de detección de la falla y/o de detención del avión al comienzo de su recorrido en tierra (punto 2.4.4).

El perito Prelooker en su informe al referirse a este momento separó los tiempos de la siguiente manera -ver pto. 3 del título análisis del vuelo 3142-:

-62 segundos: La torre de control autoriza el despegue del vuelo 3142.

-57 segundos: comienza aceleración de motores.

-54 segundos: FDR registra la aceleración de los motores.

-53 segundos: comienza a sonar la alarma de despegue.

-49 segundos: el comandante dice “no, no, no es..” “que es?”

-43 segundos: los motores alcanzan régimen de despegue.

-41 segundos: el comandante dice “que mierda pasa?”.

-38 segundos: el avión alcanza 50 nudos de velocidad.

-36 segundos: el copiloto dice “tengo stab set ¿on the left?”

-31 segundos: el comandante dice “no sé lo que está pasando, pero está todo bien.”

-30 segundos: el copiloto dice “eighty knots”. El avión tiene una velocidad de 80 nudos.

-17 segundos: el copiloto anuncia “V1”

-16 segundos: el copiloto anuncia “rótate”

-15 segundos: el avión inicia rotación. Velocidad aproximada 140 nudos.

-14 segundos: el copiloto anuncia “V2”

Al comentar esta circunstancia, el experto menciona que el vuelo 3142 inició su carrera de despegue sufriendo una grave falencia, la no configuración del flap, circunstancia altamente incidente sobre la seguridad de la

maniobra. Sin embargo, esta situación, de por sí, no resultaba definitiva en la gestación del accidente por cuanto quedaban aún por delante algunas defensas erigidas capaces de evitarlo.

La primera de ellas se presenta 67 segundos después del ingreso a la pista (53 segundos antes del impacto final) y 4 segundos después del comienzo de la aceleración de los motores: la alarma de configuración (take off warning), bocina intermitente que se activa si alguna de las condiciones necesarias para realizar un despegue seguro no está cumplido.

Respecto a ello, Prelooker manifestó que independientemente del nivel de entrenamiento y de las cualidades técnico profesionales que un piloto pueda tener, es obvio que la activación de una alarma en el inicio del despegue conduce a “una automática cancelación de la decisión de despegar”; este concepto radica en el más elemental criterio operativo, a partir de la noción de que, sin determinar aún el origen de la alarma, el único curso de acción es investigar el mismo en tierra.

Continuó con su explicación precisando que dado que la activación de esta alarma ocurre antes que los aceleradores hayan completado su recorrido hacia el régimen de despegue, son muy pocos los metros que el avión puede haberse desplazado de su trayecto, así como es muy baja la velocidad que pueda haber alcanzado; estas circunstancias hacen que la acción a tomar (reducción del empuje) no involucre riesgo alguno para la seguridad y ni siquiera pueda ser catalogada como “aborte de despegue”.

Ya con la alarma activada e inmediatamente después de la frase del comandante “¿Qué mierda pasa?” aparece la segunda oportunidad de evitar el accidente, el copiloto hace su aporte al intento de interpretar la información que está recibiendo, verificando una de las 3 condiciones que pueden activar la alarma “tengo stab set...” pero posterior a ello el comandante le dice “...está todo bien”, con ello da por terminado el episodio, cancelando el intento de hallar una respuesta a ese interrogante, también con ello queda claro que había tomado la decisión de continuar el despegue.

Con relación al punto e), es decir, el intento final del comandante de abortar el avión, cuando ya había superado la velocidad máxima de tolerancia

para esa acción, cabe consignar que se dicha maniobra se encuentra acreditada por los informes técnicos de la J.I.A.A.C. y del comandante Prelooker.

Indican los expertos que intervinieron en la investigación de la J.I.A.A.C. que la potencia de ambos motores aumentó en forma pareja hasta alcanzar la máxima EPR 1.96 (el izquierdo) y 1.98 (el derecho). La tripulación corta los motores a los 1.770 metros, produciéndose una nueva aceleración de motores (probable accionamiento de reversores) que comienza ya fuera de la pista a los 2.170 metros aproximadamente con aumento de la potencia hasta el final de los datos, donde se alcanzó una EPR de 1.35 (izquierdo) y 1.2 (derecho) –punto 1.18.4 párrafo 7mo.-.

Al momento de analizar las maniobras efectuadas por los tripulantes del vuelo 3142 (punto 2.3), indicaron que al rotar y producirse la vibración y sonido del “stick shaker” (vibración de la palanca de control) los pilotos deben haberse visto totalmente sorprendidos de modo tal que a partir de ese momento no se escucha ninguna voz; sólo se puede distinguir la desaceleración de los motores, un sonido como de “claqueo” probablemente al tratar de extender reversores y luego los sonidos de diversos impactos, sin voces ni exclamaciones.

Se cree que es muy probable que los reversores hayan sido extendidos, hay un mecánico testigo, que estaba sobre el extremo sur de plataforma de hangares que asegura haberlos visto afuera y haber oído el ruido característico que dice reconocer muy bien. En el extremo de pista se halló una baliza rota en su parte superior, rotura que coincide con la posición en que habría pasado el motor derecho al extremo de pista y que sólo pudo ser embestida por los reversores afuera y el avión aún con algo de nariz arriba, por su altura desde el suelo. Sin embargo, esto último negaría esta hipótesis, por cuanto no es posible extender los reversores con el tren de nariz sin apoyar en el suelo. La nariz habría bajado recién antes del fin de la pista, casi abandonándola -1.18.5-.

En los últimos extremos de pista, también se encontraron frenadas, aproximadamente 300 mtrs., pero las marcas no eran demasiado fuertes, el avión debió estar algo sustentado por la velocidad y por tener la nariz arriba, ésta debió asentarse recién sobre la parte final. Al finalizar la zona última de asfalto, la tierra estaba blanda y un poco por encima de la superficie de asfalto, sobre la tierra quedaron marcadas las huellas de los dos trenes principales y el de nariz.

El testigo citado afirma que vio bajar la nariz y también que vio entrar los reversores. Apoyan esta última posibilidad, poco lógica pero probable, el hecho de que los reversores no están golpeados ni deformados de adentro hacia afuera como hubiera ocurrido si impactaban desplegados contra la pared de cemento de 60 cm. que formaba la base de la verja del perímetro del aeropuerto.

Otro punto muy poco claro de la investigación, que obviamente no estamos en condiciones técnicas de analizar ni rebatir, pero parece lógicamente insostenible que los pilotos, mudos, paralizados en la situación –tal como justifican por la falta de voces en la cabina en esos instantes- hayan en tan poco tiempo armado los reversores y luego –esto ya suena hasta insólito- hayan decidido replegarlos.

Continuando con su detalle, los técnicos indicaron que desde el punto de vista operativo, esta última parte es difícil de analizar por cuanto no está contemplado en los manuales detener el despegue después de V1 y V2 y, de hacerlo, la aeronave excederá los límites de la pista y sufrirá algún tipo de daño inevitable. Si al reducir motores e intentar extender los reversores se hubiese continuado aplicando potencia de reversor y también se hubiesen extendido manualmente los frenos de aire, o destructores de flujo (spoilers), la capacidad de frenado de ruedas hubiera sido mayor y evidentemente más rápida la disminución de energía en función de la reducción de velocidad, disminuyendo, probablemente, la magnitud de los daños. Las huellas en la zona de tierra y marcas al pasar las calles asfaltadas, indican ausencia de frenado de ruedas, al menos en la medida en que las circunstancias lo hacían necesario.

Se indicó en el punto 2.1.4 que la primera acción del comandante luego del “Stick shaker” fue reducir motores, aparentemente sacar reversores y frenar, pero estas acciones no fueron definidas ni continuadas al volver a accionar los reversores adentro, no accionar los spoilers y en cierto modo no emplear todos los medios disponibles para frenar la carrera de despegue, aún con daños materiales inevitables.

Como observación a la información contenida en el Anexo Delta “Revisión de Motores y Reversores” los investigadores de la J.I.A.A.C. dieron cuenta que los motores mostraban signos de haber estado funcionando hasta el impacto final, aunque no se pudo determinar fehacientemente el régimen en ese

momento. Sin embargo, de la lectura del FDR, se observa que ambos motores tuvieron empuje parejo y el régimen seleccionado para el despegue hasta la reducción y la probable aplicación de reversores. En cuanto a los reversores de empuje, tanto las puertas como sus sistemas de despliegue/retracción se hallaban con extensos daños. Pudieron observar que los impulsores hidráulicos del motor izquierdo (N° 1) se hallaban en la posición correspondiente a reversor cerrado, mientras que los del lado derecho (N° 2) se encontraban en posición opuesta. No hallaron evidencia física que indique si existió despliegue y posterior repliegue voluntario de los reversores de empuje, solamente un testigo y la rotura de una baliza de fin de pista evidenciarían que al cruzar el umbral los reversores habrían estado desplegados, pero posteriormente, las marcas sobre la base de la reja perimetral demostrarían que ya se hallaban cerrados total o parcialmente al impactar la misma. No existe en el FDR registro del parámetro que muestre la mencionada posición, sería un índice positivo de la probable extensión, la relación en el eje de tiempos de un segundo incremento del valor EPR, hasta el fin de la grabación, hecho ilógico de haber estado los reversores adentro, pero no descartable totalmente (Cfr. punto 1.16.2.2.2 del Informe Final J.I.A.A.C.).

En relación a las lámparas indicadoras se constató en cuanto a las trabas de reversores que en el izquierdo (n° 1) indicaban destrabado, detallando al respecto que resultaba muy probable que esta situación podría haberse producido durante los extensos daños sufridos por los sistemas de accionamiento de las puertas, más que por una acción voluntaria de la tripulación. Asimismo en una nota se aclaró que el hecho de que estuviese destrabado no significaba desplegado, sino que se encontraba listo para actuar. En cuanto al derecho (n° 2) indicaban trabado en posición cerrado (punto 1.16.2.2.3.).

Al momento de ratificar en el debate su trabajo pericial, el Ingeniero Néstor Pelliza dijo en relación a la acción de los frenos, que parecía que el avión bajó la nariz llegando al extremo de la pista y que se aplicaron reversores; puesto que cuando sale de la pista la tierra estaba un poco mojada y se ven las 3 ruedas. Que los reversores no tienen golpe de adentro hacia afuera,

es decir que no pueden haber estado desplegados cuando chocó con la antena y verja perimetral, por eso es que se trató de frenar lo más que se podía.

Por su parte, el perito Jorge Prelooker en el título “Análisis del Vuelo 3142”, analizando el CVR y FRD, a partir de la pág. 14 describe la secuencia de este momento de la siguiente manera:

Tiempo: - 12 segundos. Comienza la alarma de pérdida de sustentación, que cancela la alarma de configuración. Esta última estuvo activada 41 segundos.

Tiempo: -10 segundos. El avión alcanza un “pitch” (actitud de nariz arriba) máximo de 12°. Comienza la reducción de motores. Velocidad: 160 nudos.

Tiempo: - 8 segundos. Se reducen los motores.

Tiempo: -7 segundos. Se silencia la alarma de pérdida de sustentación (stick shaker), que estuvo activa durante 5 segundos. Esto indica que se ha disminuido el “pitch” con la consiguiente disminución del ángulo de ataque, por lo que desaparece la condición originaria de la alarma.

Tiempo: -6 segundos. Los motores están totalmente reducidos. El “pitch” indica que el avión está otra vez con el tren de nariz apoyado en la pista.

Tiempo: -5 segundos. Ruido de impactos.

Tiempo: - 3 segundos. Ruido de impactos. Se registra una aceleración vertical de 3G, producida probablemente por el impacto contra la verja perimetral del aeropuerto y el salto por encima de ella. El “pitch” es de - 2.5°, menor al normal, indicando nariz más baja que la posición propuesta por el tren de aterrizaje, posiblemente por una brusca aplicación de frenos. Los motores inician una aceleración, probablemente en reversión.

En relación a ello, el mencionado perito explica en la pág. 20 que “a -16 segundos, es decir un segundo después de alcanzar V1 el copiloto anuncia la velocidad de rotación (138 Kts), a la cual se inicia el aumento de ángulo de ataque necesario para aumentar la sustentación y dejar el suelo. El avión comienza su rotación a -15 segundos y a una velocidad aproximada de 140 Kts. A -14 segundos obtienen la velocidad de ascenso seguro V2 (para la posición de flaps prevista y no selectada), y dos segundos más tarde, con 160 Kts y una

actitud de nariz arriba que está próxima a alcanzar 12°, comienza a sonar la alarma de pérdida de sustentación por elevado ángulo de ataque producida por la configuración del ala, con el flap en posición “cero”. Si éste hubiera estado correctamente posicionado, a esta velocidad la condición aerodinámica del ala hubiera sido satisfactoria y la alarma no se hubiese activado.

Ante esta situación, el Comandante decide no salir a volar y abortar, olvidando que esta opción había quedado cancelada 7 segundos antes, al superar V1. Esta decisión, que puede ser calificada como totalmente inapropiada, elimina la última oportunidad de evitar el accidente, cierra la cadena de errores necesaria para producirlo y condena al avión y a sus ocupantes al desastre”.

Prelooker continuó su relato indicando que una vez tomada esta decisión, el comandante debe regresar su mano derecha desde el volante de comando del avión, en donde debe estar a partir de V1 hasta los aceleradores, consumiéndose un tiempo adicional y reduce totalmente los motores ejecutando a medias los otros pasos necesarios para efectuar el aborto.

Concluyó este punto de manera contundente, “una vez sobrepasada la V1, el comandante ya no tenía opciones: estaba obligado a salir a volar pues el aborto sólo garantizaba el accidente.”

Con ello, el perito resaltó que el vuelo 3142 si continuaba el despegue podría haber logrado una situación aerodinámica normal, aunque por supuesto no segura.

Esta circunstancia también fue corroborada a través de los idénticos parámetros que se utilizaron en el simulador de Miami, según las constancias que fueron incorporadas por lectura al debate de fs. 6951/6976 y las declaraciones testimoniales que se le recibieron en el debate a los comandantes Alejandro Roth y Daniel Mendez.

No obstante algunas contradicciones que se observan, los informes descriptos precedentemente, concluyen que se intentó abortar el despegue de la aeronave en el momento en que esta acción estaba definitiva y reglamentariamente vedada.-

Queda así determinada la materialidad de estos factores contribuyentes al accidente, con la correspondiente cita de prueba, que será materia del correspondiente juicio de imputación, al tratarse la situación en particular de cada procesado en autos.-

Dejamos expresamente reservado para esta oportunidad, antes de entrar al tratamiento de la sustancia del juicio, la transcripción de la grabación registrada en el Cockpit Voice Recorder (cabina de mando), por el fuerte impacto que surge de su lectura integral -es aún más intenso escucharlo del audio-.-

No tenemos experiencia, pero nuestra conclusión es igual a la que debe experimentar cualquier observador común. El comandante, dominante absoluto del escenario, demuestra en la cinta una absoluta falta de profesionalidad, impudicia, desorden, confusión, impunidad, desprolijidad, despreocupación por sus tareas; en definitiva, todo aquello que cualquiera que viaja en un avión jamás supondría que un piloto responsable haría en la cabina . La sensación que le queda a cualquiera que la pueda escuchar, es que el piloto fue el principal actor de la tragedia.-

Los expertos, por su parte, cada vez que fueron preguntados en el debate, tras escuchar el audio, por una explicación respecto de lo ocurrido con este comandante, simplemente dijeron: o “increíble” o “inexplicable”; ello siempre basándose en sus conceptos profesionales.-

Por ello esta causa se inició como un claro supuesto de error de pilotaje, y entendemos que la secuencia lógica de la investigación debió seguir por la primera pregunta lógica que se tendría que haber formulado quien persiguiera desentrañar lo ocurrido: Era éste un piloto de excepción (por sus cualidades negativas)? O muchos o la mayoría de los pilotos de LAPA tenían una pésima instrucción y formación profesional. Se habilitaba a cualquiera en esos puestos?. De allí, del punto central, debía proseguirse con la investigación en forma más intensa, manteniendo la progresión lógica desde el núcleo de lo ocurrido.-

Como ya nos hemos referido en forma extensa a estas divergencias que tenemos con lo que constituyó la materia del debate en el prólogo, cuestión que se verá también -después- en todos los análisis que hagamos, no nos extenderemos en reiterar conceptos ya vertidos.-

Comenzó el debate, a pedido de la totalidad de las partes, con la escucha de la cinta. Luego de nuestra experiencia, entendemos que resulta también fundamental oírla o, cuanto menos, leer su contenido.-

Es el primer paso para empezar a reflexionar sobre las responsabilidades en la tragedia.-

Tal como se refiriera en esta sentencia, se efectuaron distintas transcripciones del CVR, por lo que cabe aclarar que la que aquí utilizamos es la realizada por la División Apoyo Tecnológico Judicial de la Policía Federal Argentina, por cuanto resulta ser la más completa, a la luz de la lectura que se hizo de todos los informes junto con la escucha pormenorizada y detallada del contenido del CD. De todos modos, las diferencias no han generado mayor motivo de controversia entre las partes. El único dato que nos ha parecido relevante de las divergencias producidas, es aquel que se relaciona con las últimas palabras que se escuchan que intercambian los pilotos, en el momento crítico del despegue, cuando Etcheverry dice “tengo stab set” y pregunta “in the left?”. La transcripción oficial que realiza la J.I.A.A.C., coincide con esta versión que transcribiremos y ya nos hemos expedido sobre esta diferencia en los párrafos anteriores de este capítulo, puntos b) y c).-

USO OFICIAL

Del informe producido por la División Apoyo Tecnológico de la Policía Federal Argentina, surge que:

00:13, Com: Que, ahora anda bien?; 00:15 Cmte: Bien, anda bien; 00:17 Com: le pasó la crisis?; 00:22 Cmte: le pasó la crisis, entonces bueno eso es lo que hay, si vos estás dispuesta... está todo bien; 00:24 Com: pero el te mandó que preguntaras eso?; 00:28 Cmte: no, no porque el ni sabe quien sos; 00:29 Com: no seas malo; 00:31: Cmte: bueno yo estoy haciendo de todos modos. Yo lo hago con discreción; 00:35 Com: tuvimos la oportunidad, pero la verdad pero ninguno de los dos se quiso meter en quilombo; 00:35 Cmte: bueno; 00:38 Com: muy simple; 00:40 Cmte: ah!, y bueno esa, esa es la historia; 00:42 Cop (I); 00:49 Com (I); 00:43 Cmte: como historia claro no hay que poner rotulos, viste, amante, joya, fiel; para flaca dejate de joder, estamos hablando (voces), estamos hablando de ... de dos personas que la pueden pasar bien y nada más, que se nutren uno a otro con sus propios néctares; 00:59 Com: bueno pero el día que yo

me ponga de novia se acabó la joda; 01:10 Cmte: pero lógico, lógico. Eso es lógico vos tenés todo el derecho del mundo si se plantea una relación donde cada uno tiene otras circunstancias, nadie tiene derecho a patalear; 01:11 Com: por eso; 01:13 Cmte: o sea, si yo soy casado y estoy saliendo de novio con una piba... (I); 01:15 Com: pero aprovecharé ahora porque de acá a un mes me pongo de novia, Eh!; 01:21 Cmte: bueno, ahora aparte; 01:22 Com: formal con la mona?; 01:23 Cop: no, negra pará; Cmte: no pará, pará, pará vení aparte hay uno soltero que te interesa?; 01:24 Com: si; 01:27 Cmte: que, ese que estás realmente prendida; 01:27 Com: si; 01:29 Cmte: pero no me dijiste cual es ese!; 01:31 Com: pero no lo conocen, no es de acá, nada que ver; 01:37 Cmte: ahh! No porque si era de acá yo, yo laburo de esto así que me das el dato y yo; 01:37 Com: mi amor el...; 01:47: Cmte: yo le hago todo el ... claro; 01:42 Com: no este no es de acá, no... no lo conocen; 01:49 Cmte: bueno así las cosas, o sea, yo trato de unir a la gente...; 01:50 Cop: vos estabas en Córdoba?; 01:51 Cop: no estaba en Córdoba el Mono; 01:55 Com: no el puma? Bárbaro; 01:57 Cop: vos seguís viviendo en Córdoba?; 01:58 Cop: no estaba... la otra vez; 02:02 Com: una amiga estaba viviendo en Córdoba... no yo fui a Córdoba y el viaja bastante a Córdoba; 02:04 Cop: ah! Eso me habías comentado; 02:04 Com: en realidad todavía no estoy; 02:05 Cop: ves como te tengo en cuenta en mis sueños; 02:06 Com: recién nos conocimos; 02:09 Cop: hay que dejarlo que madure... que explote; 02:18 Com: claro todavía no lo volví a ver se había complicado el asunto pero ya a partir del mes que viene es como que no se, no se vuelve a vivir a Buenos Aires; 02:24 Com: pero esa persona...; 02:31 Com: ayer lo vi que querés que te diga..., además viste lo que era, el tema es que uno días de estos lo voy a agarrar en el pasillo y le voy a partir la boca; 02:41 Cmte: el de acá, el de acá, no entonces yo le voy a poner los puntos sobre las íes, digo mirá flaca, flaco a vos de gusta, bueno ella, a ella también le; gustás, dale viejo; 02:43 Com: de posta juntos una semana; 02:45 Cmte: pasala bien en un momento, si total la vida es eso; 02:47 Com: aunque sea uno, aunque sea uno; 02:48 Cmte: después me pagás a mí; 02:49 Com: antes de ponerte de novia (risas) aunque sea uno vemos; 02:56 Cmte: claro y después me pagás a mí hacés de tripas corazón y decí, bueno con este viejo también; 02:59 Com: te invito a cenar después de lo cocine... (I); 03:01 voz femenina (I); 03:06 Com: che a partir del viernes se

viene a quedar Carlita, una semana a mi casa; 03:08 Cop: y se quedan juntas?; 03:13 Cmte: epa, ahí pueden hacer una cena (todo: dale, dale, vamos, bueno), estamos invitados, ya está; 03:19: Com: videos de verdura con salsa rossini; 03:20 Cmte: y los tiramos al suelo; 03:21 Cop: nosotros llevamos todos nuestros néctares; 03:23 Com: ud llevan helado; 03:24 Cmte: bueno; 03:25 Cop: listo; 03:31 Cmte: probé el champagne que compré en Mendoza, che probé el champagne que compré en Mendoza; 03:32 Cop: está bueno; 03:35 Cmte: de primera; 03:35 Cop: no se esta pasando, boludo; 03:36 Cmte: de champagne mucho no conozco pero estuvo la..., la Julia López; 03:37 Cop: sí; 03:39 Cmte: a mi me gustó, eso era muy bueno. Así que hay que comprárselo y lo trae acá; 03:51, Cop.: Ah! Estoy muy loco, boludo, sh, shi!; 03:55, Comandante: Che tratame bien boludo; si estoy mal tratame bien...; 03:57, Copiloto: Yo te trato bien, por eso...; 03:58, Comandante: Vos nunca podés dar nada a un amigo nada...; 03:59, Copiloto: Yo, yo te lo doy; 04:02, Comandante: Vos solamente joda, ah... no te puedo ver así. Claro yo soy el payasito, está todo bien, me divierto mucho...; 04:02, Copiloto: No, no vos estás confundido; 04:05, Comandante: No, tengo un momento malo, dame una mano; 04:07, Copiloto: Yo y si viste por eso, si vos no me decís; 04:10 Comandante: Cockpit Preparation; digo: Before Start; 04:12, Copiloto: Si complete. Anti collision Light; 04:13, Comandante: Before Start... Check... List; 04:14, Comandante: Before Start... Check... List; 04:14, Copiloto: Yo no...; 04:21, Copiloto: Yo te quiero en las buenas y en las malas, boludo y no soy como vos; 04:23, Comandante: No, no. Yo veo que me querés en las buenas; 04:30, Copiloto: No, no cuando me tratás mal, si no te quiero una mierda, y decí que hoy tuve un día del orto, ya estoy acostumbrado, ah!; 04:32, Comandante: Ah! Vos también; 04:34, Copiloto: Sí, Cockpit Preparation; 04:35, Comandante: Completed; 04:36, Copitoto: Cargo Door; 04:36, Comandante: Cheched & Locked; 04:38, Copiloto: Light Test ... (I) checked; 04:38, Comandante: Checked. Se suspende la lista.

De lo narrado precedentemente, se puede destacar que desde que comenzaron las conversaciones técnicas en el minuto 04:10 hasta que se suspendió la lista, en el minuto 04:38, se vieron interrumpidos los chequeos por

constantes comentarios personales en donde el Comandante hizo alusión a que estaba pasando por un mal momento.

Siguiendo con la descripción, en el minuto 04:45, Copiloto: Ah!, Che, el coso de fuego del APU anda bárbaro, te digo eh..., desde adentro de la bahía de atrás se escucha perfecto, boludo; 04:47, Comandante: Ese justo? (Risas); 04:50, Copiloto: La concha de tu hermana; 04:53, Copiloto: Oxygen y Transponder; 04:54, Comandante: (Riendo) ON/100% a cantidades normales; 04:54, Copiloto: Yaw Damper; 04:55, Comandante: Justo, boludo, no sabía... ON; 04:58 Cop: (I) transfer Switches; 04:58 Cmte: normal; 04:59 Cop: Fuel; 05:03 Cmte: tenemos eh... cuatro bombas y ocho quinientos; 05:06 Cop: galley power; 05:06 Cmte: On; 05:07 Cop: Emergency Exit Lights; 05:07 Cmte: Armed; 05:08 Cop: passenger signs; 05:08 Cmte: set; 05:09 Cop: windows heat; 05:10 Cmte: on; 05:11 Cop: hydraulic; 05:11 Cmte: normal; 05:12 Cop: condition & press; 05:12 Cmte: pack shutt seteado; 05:13 Cop: smoke clearers; 05:14 Cmte: check and wear; 05:17 Cop: autopilot; 05:17 Cmte: disengaged; 05:18 Cop: instruments; 05:20 Cmte: tengo dos grados abajo, velocímetro y variómetro en cero, por uno por dos... por tres. Instrumentos de motor normales, sincro for ex check; 05:31 Cop: antiskid; 05:31 Cmte: on; 05:33 Cop: (I); 05:33 on; 05:34 Cop: speed break; 05:34 Cmte: down detent; 05:36: Cop: parking break; 05:36 Cmte: set; 05:37 Cop: stabilizer trim cutout switches; 05:37 Cmte: normal; 05:38 Cop: (I); 05:39 Cmte: checked; 05:41 Com: radio, radar transponder; 05:41 set & stand by; 05:44 Cop: rudder & aileron trim; 05:44 Cmte: free and zero; 05:47 Cop: paper; 05:47 faltan papers; Voz mas: (I); 05:52 Copiloto: Hoy casi tiro todo a la concha de tu hermana en mi casa.

Y de allí hasta el minuto 07:21 no se reanudaron las conversaciones técnicas.

Seguidamente, y hasta el minuto 08:25 se mantuvieron conversaciones técnicas, pero en el minuto 08:33, el Comandante dijo: Estoy podrido de la puerta, entonces después digo: cierran la puerta; 08:41, Copiloto: Boludo 1 hora, 16. Desde allí comienzan nuevamente las conversaciones personales hasta el minuto 10:34 en que ingresa un mecánico y dice Cabina Tierra; 10:36, Comandante: Yes. Y continúan conversaciones en relación al freno con el mecánico. En el minuto 11:27, Comandante: Está totalmente en pedo la lista con

esta ensalada...; 11:31, Comandante: El hidráulico puede estar como se le cante el orto; 11:32, Copiloto: Ya se... Y desde allí continúan las conversaciones técnicas, hasta el minuto 13:01 en que el Copiloto dice AVos dejá que yo hable boludeces...@, luego de ello de la Torre de Control se les hizo saber que el vuelo 3142 estaba listo para rodar y en el minuto 13:57, el Comandante dijo: AEstas turbinitas de mierda..., a bueno te estaba contando que volé con la >tachuela= y comenzó a comentarle al copiloto acerca de un vuelo que había tenido a la Ciudad de Córdoba con un copiloto mujer y haciendo mención a ese viaje, en el minuto 14:12, dijo: “Salimos a Córdoba, entonces le digo, volá vos, hacelo vos. Vamos a aterrizar en Córdoba, un aterrizaje, de esos pero viste una exquisités, terminamos el aterrizaje y la puta madre que te parió, pendeja de mierda y toda mi autoestima se va al carajo y todo mi machismo totalmente por el piso, porque mierda no te vas a lavar los platos y la puta que lo parió. Siguen entre risas y en el minuto 14:51 el Comandante dijo: “Nos cagamos de risa todo el vuelo, al último aterrizaje, después de perder tantas le toca a ella, una cagada”. Esa conversación duró hasta el minuto 16:35 en que de la Torre de Control les hablaron y se despidieron hasta mañana.

En el minuto 17:15, el Comandante dijo: “Mira lo que tenemos tontos, 14.000 aviones en fila@. A partir de allí surge la siguiente conversación: 17:16, Comandante: No tenés termo para tomar unos matienzos?; 17:17, Comisario: Fijate; 17:20, Comandante: Parece que no lo trajiste, che!; 17:22, Comandante: Che, qué le dijiste a los pasajeros, una hora y cuarto?; 17:24, Comisario: Una hora diez; 17:25, Comandante: Así lo traje, lo traje, eh!; 17:26, Copiloto: Una hora diez; 17:28, Comandante: Ah! Porque ahora, entonces le voy a hacer el speech ahora ya; 17:30, Comisario: Dale!; 17:33, Comandante: Así no... y aprovechamos el tiempo; 17:35, Comisario: Que tenemos para unos 15/20 minutos?; 17:36, Comandante: Y mira creo que sí con todo esto; 17:39, Copiloto: Sí; 17:41, Comandante: No se gana para disgusto, vio m=hija; 17:44, Comisario: Viste, yo tengo un hambre!; 17:49, Comandante: Me excita, me provoca, me excita, me excita, me... me mueve mis más bajos instintos!; 17:54, Copiloto: A mí no porque estaba con...; 17:55, Comandante: A mi se mueve una vez cada seis meses, que sé yo, pero ella me los mueve. Luego de ello, el Comandante y la Comisario comienzan a hablar sobre la yerba mate hasta el

minuto 18:30 en que el Copiloto dijo AQué bárbaro no... Che se fueron todos mira; 18:30, Comandante: No... yo no voy a seguir (I) como si fuera...; 18:32, Comandante: Se creen que no tengo personalidad; 18:35, Copiloto: Vamos por el pasto; 18:46, Comandante: No vos guíame. Vos guíame; 18:50: Comandante: Este se llama 3412?; 18:51, Copiloto: 3142; 18:52, Comandante: Ay...; 18:52, Copiloto: El 42 es un Mar del Plata; 18:56, Comandante: Qué día es hoy?; 18:58, Copiloto: 31 de Agosto; 18:59, Comandante: Bueno vos sos Luis... Etcheverry; 19:05, Copiloto: Yo soy un ex amiguito tuyo; 19:07, Comandante: Vuelo de me lo llevas vos; no a esta le voy a decir Ud. se llama María Lía Antolín Solanche, le voy a decir María Antolín y a la otra ahora; 19:34, Copiloto: Yo me lo llevo puesto al de adelante, porque es de SW yo le tengo bronca ahora a SW. Yo soy de LAPA, antes era de Southern Winds; 19:40, Comisario: Vos era de Southern Winds?; 19:40, Copiloto: Sí, qué buenas putas teníamos, qué lindo...

Luego de ello y desde el minuto 19:44 hasta el minuto 20:27 la Comisario estuvo relatando que le habían ofrecido ingresar a una empresa aerocomercial. En el minuto 20:41 el Comandante dijo: Deame doña ya que Ud. es tan amable. 20:44, Comisario: No me lo fumés todo, eh! Dame una pitada; 20:51, Comandante: Una sequita, una pitada dan los canas; 20:56, Comisario: Gracias; 20:58, Copiloto: Una sequita con careta tenés que decir. Luego de ello hablan el Comandante, el Copiloto y la Comisario acerca de los vuelos que debían hacer al día siguiente y de la temperatura que habría en la Ciudad de Córdoba. En el minuto 22:16, el Comandante dijo: “Dale boludo si yo largo el avión es para que vos también te muevas, que no tiene espejito estas avionetas... viejas. En el minuto 22:35, el Comandante hace el anuncio a los pasajeros donde indica cuál es el número de vuelo, el destino, que están en turno n° 4to. para el despegue, que el tiempo de vuelo sería de 1 hora 10 minutos y que iban a volar a una altura de 10.000 metros y a una velocidad de 850 km por hora. También dijo: AEsta noche van a tener el gusto de ser cuidados y atendidos por la tripulación de cabina, la señora Verónica Tantos, comisario de Abordo y las señoritas María Antolín y Cristina de las Mercedes Alzaga Iglesias como Auxiliares de Abordo, aquí en la cabina de vuelo me acompaña como segundo comandante el señor

Blackman Etcheverry y quien les habla Gustavo Weigel” y siguió hablando sobre las condiciones meteorológicas, indicando que eran muy buenas.

Concluido ello, el Comandante les comenta al Copiloto y a la Comisario que había cambiado los nombres de las auxiliares y respecto de Antolín Solache dijo, en el minuto 23:42: AAhí está porque la otra me viene con catorce apellidos, esperá, María Lía Antolín Solanche... a esa le mandé@ (risas del copiloto) y sigue AA esa le mandé María Antolin y a la otra que venía floja le puse Cristina de las Mercedes Alzaga Iglesias@ (risas). Luego de ello, y hasta el minuto 28:12, el Comandante, el Copiloto, la Comisario y una Auxiliar, estuvieron charlando sobre el apellido que el Comandante había dicho de las auxiliares, de la organización de una cena con ellas en Córdoba, de un avión de SW que estaba en la pista y de la yerba del mate, todo entre risas e insultos. En el minuto 28:12 el Copiloto: Ningún apuro, loco. AER el 3142 de LAPA a 90 turno 1; 28:12, la Torre de Control: 3142...; 28:15, Copiloto: Hasta los huevos; 28:20, Comandante: en condiciones; 28:23, Comandante: Vuelo de los tontos. En condiciones. Antes lo agarraste vos?, Aeroparque 3142 de LAPA; 28:40, Copiloto: Si dejámelo a mí. En condiciones 3142; 28:50, Torre de Control: Para ocupar; 28:51, Copiloto: en condiciones; 29:57, Comandante: Vamos, vamos; 30:01, Torre de Control: vamos 3142. Sonido de liberación de Parking Brake. Luego de ello realizan un diálogo técnico y el copiloto ordena a las auxiliares que ocupen sus lugares para el despegue. 30:42, Comandante: Tenía una avioneta atrás, era chiquita; 30:45, Copiloto: Lejos. Primer timbre. 31:00, Torre de Control: Despegamos, uno, dos; 31:02, Copiloto: Correte Adrián que te piso. Otra voz dice: Bueno... Comienza ruido de aceleración de motores.

Luego de todo ello, en el minuto 31:09 se escucha el primer sonido de alarma; 31:13, Comandante: No, no, no es...; Comandante: Qué es?; 31:21: Qué mierda pasa?; 31:26, Copiloto: Tengo tab set. In the left?; 31:31, Comandante: No sé qué es lo que es sonando, viejo, pero está todo bien; 31:32 Eighty knots; 31:33 Cmte: check; 31:45 Copiloto: V1; 31:46 Cop: Rotate; 31:48 Cop: V2; 31:50 sonidos mecánicos y en el minuto 32:02 se cortó la energía.

USO OFICIAL

IV. HECHOS DEBATIDOS EN EL JUICIO.

Teniendo en cuenta la base de imputación que ha quedado limitada por las respectivas acusaciones formuladas por el Ministerio Público Fiscal y por la querrela que representa a la Asociación de Víctimas de Accidentes Aéreos, corresponde tratar en forma individual cada uno de los hechos que a criterio de dichos acusadores conforman los cargos concretos de los integrantes de la empresa LAPA que se encuentran aquí acusados.

Respecto a estos hechos, consideramos que algunos de ellos no se encuentran corroborados por el plexo probatorio reunido en autos o no guardan nexo de causalidad con el resultado de la tragedia, o ambas características, y por lo tanto no integran el juicio de imputación, los cuales serán tratados en primer término.

Luego de ello, nos abocaremos a los hechos que conforman el juicio de imputación, en atención a que se encuentran debidamente acreditados por la prueba colectada y guardan nexo causal con el estrago.

A) HECHOS QUE NO CONFORMAN EL JUICIO DE IMPUTACIÓN

En este sentido, corresponde reiterar que la materialidad que hasta aquí se tuvo por acreditada se encuentra dada por el accidente y por los factores contribuyentes al mismo, que son: los antecedentes de características de vuelo negativas del Comandante que se evidencian como crónicas en su carrera -que se vieron reflejadas en la cabina antes y durante la emergencia-; el exceso de conversaciones ajenas al vuelo en la cabina; el conocimiento y trato de cuestiones personales y extra-laborales entre la tripulación; la falta de disciplina de los tripulantes y el indebido aborte del despegue cuando el avión había superado la velocidad crítica.-

Como se adelantó, los hechos debatidos en el juicio que no integran la base fáctica o materialidad que en esta sentencia tuvimos por probada, no serán materia de imputación alguna y se tratarán a continuación.

1) Deficiencia en la instrucción

La imputación efectuada por la parte acusadora sostiene que hubo una deficiente instrucción y una disminución en los niveles de exigencia de la misma. Este extremo cargoso se realiza en forma genérica, meramente voluntariosa, partiendo de un esquema sistémico, que implica intentar acreditar que en forma global, toda la instrucción impartida a los pilotos por la empresa, era realizada por debajo del estándar permitido. Es por ello que para que prospere esta imputación, que podría guardar relación de determinación con el resultado, resulta necesario probar las características de generalización que permitan sostener la premisa imputada.

Es decir, que para tener por acreditado que LAPA poseía o practicaba un nivel de instrucción insuficiente de sus pilotos, no basta considerar algún caso aislado –que tampoco se acreditó- sino que debe verificarse en un número importante de casos o a través de elementos que permitan la generalización que le dé fundamento a la conclusión que se intenta imputar.-

Esta circunstancia en forma alguna se encuentra mínimamente corroborada. Era vital que esta cuestión fuera debidamente profundizada.-

Luego de probarse –desde el inicio de la investigación- la falta de idoneidad del piloto, el parámetro siguiente en la secuencia lógica de la instrucción, era determinar si se trataba de un caso único o se verificaba una falla generalizada que generaba una fuente de peligro que elevaba el riesgo permitido.-

Ni siquiera se practicaron las medidas de instrucción o de prueba suplementaria (pericias), que resultaban indispensables para poder realizar la imputación.-

En forma antitética, y pese a la falta de estudios específicos de expertos que analizaran el nivel de la preparación de los pilotos, el plexo probatorio reunido en el debate –reconstruido en gran parte por la prueba testimonial- permite establecer que la instrucción impartida por la empresa LAPA a sus pilotos, cumplía con las exigencias establecidas en la normativa vigente y era practicada dentro de los parámetros comunes de la actividad. De algunos tramos de la prueba colectada, incluso se puede inferir que resultaba superior al estándar del sector.-

En este sentido, cabe destacar que conforme surge de las declaraciones testimoniales prestadas en el debate por pilotos e instructores, el adiestramiento a los pilotos consistía en un examen teórico y un curso inicial en el simulador correspondiente al avión para el cual estaban siendo entrenados, concurriendo a este último acompañados por instructores de la empresa con los cuales, conforme al programa de entrenamiento de LAPA y de acuerdo con lo establecido en el capítulo 11 del Manual de Operaciones de Vuelo de la firma, realizaban ocho turnos de los cuales al último de ellos concurría un inspector designado por la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas del Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina, quien evaluaba las maniobras y habilitaba –en caso de corresponder- al tripulante en la función en la que estaba siendo examinado (piloto-copiloto).

Luego de ello, se efectuaban los correspondientes vuelos de instrucción consistentes en comandar la aeronave en compañía de un instructor de la empresa y, en el último vuelo, el inspector de la Fuerza Aérea concurría con el fin de observar las maniobras y otorgar la habilitación en vuelo.

Posteriormente, la empresa LAPA –previo a la designación en la función para la cual fuera habilitado por la Fuerza Aérea- le impartía al candidato alrededor de 100 horas de vuelo en las distintas rutas de la empresa para que se adaptara a las mismas y a los estándares de la firma.

Finalizada esa etapa de instrucción, la empresa designaba al postulante en el puesto de Comandante o Copiloto, notificando ello a la Fuerza Aérea y la Dirección Nacional de Transporte Aéreo Comercial (DNTAC).

Este entrenamiento llevado a cabo por la empresa LAPA superaba el cumplimiento de los requisitos mínimos establecidos en la normativa contenida en el NESTAR, capítulo 17.1 1), la cual prevé para el entrenamiento al control de los comandos del simulador y de la aeronave y las correspondientes reuniones previas y posteriores a la instrucción, una duración mínima de cuatro (4) horas; mientras que, como se mencionara, la empresa LAPA exigía un adiestramiento de ocho (8) horas, duplicando así la exigencia mínima legal.

Además de ello, cabe destacar que la empresa utilizaba para el entrenamiento de sus pilotos en los aviones B 737-200 simuladores de vuelo de empresas aerocomerciales reconocidas a nivel internacional (United Airlines,

Varig, etc.) como así también los de la propia empresa fabricante de aviones Boeing.

Por último, corresponde consignar que posterioridad a ser habilitados en sus puestos, los pilotos de LAPA concurrían una vez al año -para el caso de los copilotos- o cada seis meses -para el de los comandantes- a los simuladores mencionados precedentemente con el fin de efectuar el “recurrent” (refresco del curso inicial), conforme lo prevé el capítulo 38, artículo 38.1 del N.E.S.T.A.R.

En este sentido, debemos mencionar que esta circunstancia se encuentra corroborada por las declaraciones prestadas por los pilotos en el debate, quienes fueron contestes en cuanto a que recibieron una debida instrucción en LAPA, destacando su excelencia y exigencia, aclarando alguno de ellos que la misma fue superior a la impartida en otras empresas en las cuales trabajaron o se encuentran trabajando.

Asimismo, corresponde destacar que dichos pilotos aseguraron estar desempeñando actualmente su función en empresas aerocomerciales mundialmente reconocidas, mencionando que la instrucción de LAPA les fue de gran ayuda y que les permitió insertarse rápidamente en el mercado aéreo una vez que la empresa LAPA dejó de funcionar.

Entre las declaraciones testimoniales que acreditan lo referenciado precedentemente se encuentran las siguientes: Gustavo Spinelli refirió que los cursos de LAPA y LAN –donde se encontraba volando- eran similares; Eduardo Escriña dijo que en su caso, como instructor de la Armada, hizo los cursos en el extranjero, con compañías de primer nivel, y que la calidad de instrucción que les tocó a muchos en LAPA era excelente, completa y suficiente; Alberto Mac Intyre dijo que gracias a la instrucción que le dio LAPA, pudo sacar el avión de cómo estaba –por el problema de jaw dumper que había tenido-, comentando otros dos casos -en USA-, más graves, que no lo pudieron sacar y se mataron; Angel Carrizo dijo en relación al programa de entrenamiento de LAPA, que no podría tener un entrenamiento con estándares menores a los de Boeing; Gustavo Nemirovsky refirió que estaba trabajando en Aerolíneas Argentinas, y comparando, para él la instrucción que recibió en LAPA fue excelente, lo mismo en LAN Argentina; que LAPA fue una gran compañía aunque no tuvo la suerte que tuvieron otras; Flavio Schuster dijo que en LAPA fue instructor en tierra de

sistemas y recibió instrucción en LAN, mencionando que son bastante similares las instrucciones en LAPA y LAN; Daniel Amigo refirió respecto a las condiciones de seguridad de la empresa LAPA, que de 1996 en adelante se observó un cambio muy importante en dicha firma, aparecieron oportunidades de desarrollo importantes, cambió la gerencia y se le dio más importancia a la capacitación, que no vio nada mejor en instrucción que la época de LAPA desde 1996; que siempre hubo predisposición de querer hundir a la empresa por parte de las competidoras, que tiene conocimiento del tema, ya que LAPA era envidiada en el mercado, concluyendo que el grado de instrucción de LAPA era exigente; Eduardo Casado manifestó que el nivel técnico de los instructores de la empresa LAPA era excelente; Mario Avalos mencionó en cuanto a la calidad de la instrucción de LAPA, que fue muy buena y le allanó el camino del resto de su carrera en aviación comercial, recordó además que hubo un llamado de Aerolíneas Argentinas que le sacó unos cuantos pilotos a LAPA, que a él lo llamó personalmente el gerente de esa empresa, pero optó por quedarse en LAPA y que aquellos que se pasaban a Aerolíneas Argentinas los ponían a volar directamente; Carlos Rinzelli señaló que el sistema de instrucción es básicamente lo mismo que en las otras empresas; Federico Serino refirió en cuanto a la capacitación en Austral en 2005, relacionándola con LAPA en cuanto a profundidad, que los parámetros que se toman para los cursos de pilotos son parecidos, que son aviones que hace mucho que están en los mercados y no hay mucho para innovar, se repasan los manuales y en el simulador se recrean los sistemas vistos, que lo que puede cambiar de una empresa a otra son las fallas que se practican, pero en líneas generales es similar, que también el nivel de exigencia de los instructores en simuladores de las dos empresas es similar; Alejandro Zurro comparó la instrucción recibida en LAPA con su trayectoria en LAN, y dijo que cree que la instrucción en la primera era buena, se daban los cursos y el nivel de instrucción era bueno, que una de las cosas que le pasó cuando ingresó a LAN, es que operacionalmente si bien cada empresa tiene una cultura distinta, no distaba mucho de lo que era en LAPA sobre todo en lo que era la instrucción, que siempre recibió buena instrucción, y no tiene nada que decir de los instructores; que no puede decir que se llevaba bien con todos los instructores, pero era una buena instrucción; Paulo Reggio también comparó la

capacitación recibida en LAPA y en LAN, tanto en el curso de B 737-200 y 700, refiriendo que había sido muy buena; Eduardo Gaspari mencionó que su opinión de LAPA, en general, tiene un saldo muy positivo, que la empresa técnicamente comparada con otras, era una empresa que tenía una perspectiva muy buena, muy encaminada a cumplir los mejores estándares de la industria; Ricardo Falavigna se refirió a la instrucción recibida en LAPA respecto a la de Fuerza Aérea, indicando que le pareció muy buena la de LAPA porque eran más turnos de simulador; que comparado con LAN es prácticamente lo mismo; que como él había volado 737-200, cuando llegó a LAN le dieron 4 o 5 turnos de simulador más la inspección, y lo similar también era en emergencias, que la diferencia en emergencias es que en Chile les toma examen la autoridad aeronáutica pero acá no, por otro lado, los turnos de simulador de LAN se hacían en Santiago de Chile y una vez en Denver; Eduardo Terzano indicó que su experiencia en LAPA le dio las bases para seguir en actividad, siendo que en la actualidad se desempeña como comandante en LAN; Marcelo Moroni comparó el sistema de instrucción de LAPA y de LAN, por su experiencia incluso fuera del país, indicando que vio muy pocas diferencias y más bien formales y no de fondo; Gustavo De Victor confrontó la instrucción en LAN y LAPA, y dijo que no hay diferencias entre ellas; que en LAN las cosas son más ordenadas porque tiene más trayectoria de la que tenía LAPA; que en LAPA iban aprendiendo mientras crecía la empresa, pero no faltó profesionalismo en lo que aprendió y tuvo herramientas para volar tranquilo y sin problemas; Gabriel Rey Pardo refirió en cuanto a los sistemas de instrucción en LAPA y en LAN, que en lo que le tocó vivir cree que en LAPA era correcta y no hubo grandes diferencias con lo que le tocó en LAN; que no notó deficiencias de instrucción en ningún momento; Edgardo Raimondi dijo en cuanto a la instrucción recibida en LAPA, comparada con su experiencia profesional en Dinar y otras empresas, que el sistema de instrucción le pareció el adecuado, y no notó diferencias con otras empresas; Horacio Nuñez confrontó la instrucción de LAPA con las otras dos empresas que trabajó (LAN y AA), manifestando que en LAPA ésta siempre fue muy buena, y siempre cumplió con todo lo que solicitaba la FAA, que a su manera de ver la calidad de la instrucción era similar o mejor en muchos casos; Matías Schwindt dijo en cuanto a los aspectos de seguridad de la empresa LAPA, y respecto a instrucción en tierra y

simulador, comparados con lo que vio en todas las flotas que voló en Europa y con referencias de amigos del resto del mundo, que el nivel de seguridad de dicha empresa es de un alto estándar; asimismo indicó respecto a los instructores de LAPA, que basándose en los que le tocaron a él (recordando a Juan Jiménez, Juan Ossa, Biró, algunos de United en Denver), estaban capacitados por completo para instruir a los pilotos, comparado con otras empresas y lo comparó con Europa, donde se va a simulador cada 6 meses; Oscar Scala dijo que cuando pasó a Aerolíneas Argentinas no tuvo que hacer un nuevo curso, ya que esa empresa consideró que la capacitación de LAPA era suficiente para volar el B 737; Philippe Letestu comparó la instrucción técnica de LAPA con la de las otras empresas en que estuvo (nacionales y extranjeras), y dijo que es muy similar; que la de LAPA es muy buena y similar a las de Europa, que es el mismo tipo de instrucción con compañías de Boeing y Airbus, que lo mismo acontecía con la seguridad de vuelo, que en LAPA es similar a Europa y muy buena; Ricardo Barbosa indicó respecto al sistema o calidad de instrucción de LAPA y Aerolíneas Argentinas, que recibió instrucción cuando entró en LAPA, e hizo simulador en United, y en Aerolíneas Argentinas lo hizo en Ezeiza, donde hay un simulador similar, sin grandes diferencias; que como copiloto, lo que apreció en cuanto al criterio de seguridad de LAPA y Aerolíneas Argentinas es que no vio deficiencias ni diferencias con respecto por ejemplo a las aptitudes técnicas de las máquinas; que ahora opera igual a como operaba en LAPA; José Luis Chara refirió que cuando se fueron a Italia, obtuvieron la licencia y ahí nomás les ofrecieron trabajar en una empresa, debido a la experiencia que tenían y la forma en desempeñarse; y fue un ex comandante de LAPA –Enzo Mignogna- quien les ofreció trabajo en Italia; Guillermo Otamendi mencionó que hubo copilotos que se fueron a Aerolíneas Argentinas que eran convocados de manera extraña, ya que eran llamados a su casa por el gerente de operaciones de Aerolíneas Argentinas, y les ofrecían todas las garantías para pasarse, con la seguridad de que ingresaban, lo que era imposible de resistir para un piloto joven; y Marcelo Gallino señaló que en lo particular, su preparación en LAPA le resultó excelente en su profesión y en su relación con la empresa Copa Airlines; que a él lo vinieron a buscar de Copa y luego ingresaron 8 pilotos más de LAPA en esa empresa; que ellos tuvieron un ingreso a la compañía muy rápido, indicando que

Copa vuela con Continental y en los chequeos les fue a todos muy bien por la experiencia que tenían y el adiestramiento recibido, que fue muy bueno.

Respecto a las empresas reconocidas por su trayectoria a nivel mundial, a las cuales pasaron a volar los pilotos que se habían desempeñado e instruido en LAPA, corresponde destacar que: a la empresa LAN se incorporaron Gustavo Spinelli, Marcelo Batlliori, Alejandro Nishimoto, Eduardo Escriña, Marcelo Bruggia, Conrado Lipka, Angel Carrizo, Fabián Pérez, Ernesto García, Juan Ossa, Jorge Biró, Carlos Canevaro, Alejandro Parisey, Gustavo Pagliarini, Flavio Schuster, Norberto Pomilio, Fabián De Nucci, Jorge Valdés, José Carnero, Miguel Boyer, Héctor Noya, Alejandro Zurro, Ricardo Herrera, Carlos Molteni, Paulo Reggio, Eduardo Gaspari, Pablo Vietri, Guillermo Rubino, Ricardo Falavigna, Eduardo Terzano, Marcelo Moroni, Gustavo De Victor, Gabriel Rey Pardo y Gustavo Toribio; otros incluso trabajaron en LAN y luego ingresaron a otras empresas -Aerolíneas Argentinas, Aero Rutas, entre otras-, mencionándose a Gustavo Ciarlo, Jorge Lucero, Julio Aydar Paz, Daniel Amigo y Horacio Nuñez; en empresas extranjeras se desempeñan Gerardo González Ramos en Guinea Ecuatoria; Matías Schwindt en Air Europa, Oscar Scala en LAN Perú; José Luis Chara en Blue Panorama y Marcelo Gallino en Copa Airlines; y finalmente corresponde enumerar a los pilotos Napoleón Tabeada, Andrés Valle, Diego Meyer Martínez, Gustavo Nemirovsky, Adolfo López Borghello, Victor Varillas, José Carrizo, Eduardo Colodro, Oscar Burutarán, Juan Schmid, José Patetta, Mario Segui, Eduardo Casado, Mario Avalos, Eduardo Fayolle, Federico Kroll, Carlos Rinzelli, Marcelo Fernández, Federico Serino, Daniel Bullo, Miguel Nievas, Guillermo Madariaga, Jorge Cambiagno, Francisco Carrión, Philippe Letestu, Ricardo Barbosa y Diego Cersosimo, quienes se han desempeñado en otras empresas tales como Dinar, S.W., Federales, Austral, Aerolíneas Argentinas, LAFSA, Banco de Santa Fe, Servicios Aéreos Sudamericanos, o en forma privada o para organismos públicos.

Finalmente, resultó concluyente en este punto el testimonio brindado en el debate por el comandante Juan Carlos Ardalla, quien trabajó durante 36 años en Aerolíneas Argentinas, de los cuales 25 de ellos fueron ejercidos como

instructor, inspector, jefe de línea, jefe de pilotos y dos veces gerente de operaciones.

Manifestó que Aerolíneas Argentinas tuvo una temprana actitud hostil con LAPA con la instrucción en simulador y luego, “no se le prestaba ni un destornillador”, según referenció. Además, ahondó su idea en cuanto a la competencia desleal de Aerolíneas Argentinas, ejemplificando con el caso de la absorción de pilotos de LAPA que, a su entender, no resultaban necesarios para las operaciones de la empresa de bandera argentina.-

Al ser preguntado acerca de la instrucción de los pilotos de LAPA y si tenía algún conocimiento de su nivel, manifestó que cuando el declarante ocupaba el cargo de gerente de vuelo, se tomaron muchos pilotos de LAPA durante los años 1997 y 1998. Expresó que estuvo presente en el 100% de las entrevistas personales que fueron muy minuciosas y también en el 100% de las mesas de inglés y en el 50% de los exámenes de vuelo como observador, afirmando que todos esos postulantes eran muy buenos, correctamente instruidos, la mayoría comandantes, y los pusieron a volar sin darle instrucción adicional, con gente antigua de Aerolíneas Argentinas para que conozcan la empresa.

La prueba citada corrobora en forma categórica que la instrucción impartida por la empresa LAPA era de un nivel suficiente, permitiendo a la gran mayoría de los pilotos que allí se desempeñaron continuar su carrera incorporándose a empresas aerocomerciales reconocidas a nivel nacional e internacional.

Además, ya señalamos que durante la etapa de instrucción e inclusive en el debate, las partes acusadoras no propusieron medidas tendientes a profundizar la investigación sobre la calidad de la instrucción impartida a los pilotos por la empresa LAPA.

Era una medida fundamental si buscaban realizar una imputación seria, con relación de causalidad o determinación en el resultado. Debían demostrar, y ni siquiera lo intentaron –no obstante lo cual la querrela representada por el Dr. Wortman lo utiliza como imputación- , que se trataba de una “fuente de peligro”

donde se elevó el riesgo tolerado. Su reflejo en el resultado, de haberse probado, hubiera permitido unir esos incumplimientos y deficiencias con el hecho producido.-

Era la medida técnica procesal más importante a realizar en la instrucción, luego de los iniciales y concluyentes informes en cuanto a las fallas del comandante.-

En sentido contrario, la investigación se desvió hacia cuestiones técnicas relacionadas con el mantenimiento, estado y fallas de los aviones, que no tenían relación determinante en el resultado, en el cual no se habían verificado anomalías en la aeronave.-

En este marco, no se realizó un examen pericial que analice la totalidad de los legajos técnicos de los pilotos, advirtiéndose que los peritos que intervinieron no efectuaron un relevamiento global de los mismos, sino que se ciñeron al estudio de los legajos de los pilotos que tripulaban la nave siniestrada, a excepción del perito Velasco quien sólo amplió el análisis a 8 legajos –de los cuales la mayoría eran instructores- de los casi 200 pilotos de la compañía. En ninguno de esos casos, tampoco criticó seriamente la instrucción, solo hizo referencias específicas al desorden o faltantes en los legajos.-

A tal efecto, y a fin de poder subsanar esta falta de los acusadores, ante la imposibilidad de proveer prueba de oficio, ordenamos la realización de un relevamiento sobre el contenido de todos los legajos secuestrados en autos.

No podía el Tribunal, que para ese entonces –promediando el debate- ya había advertido esta crítica deficiencia, ordenar de oficio una pericia, donde los expertos pudieran emitir opiniones. Por ello solo se dispuso un relevamiento de los legajos, sin opiniones ni conclusiones, dado que de la medida solo surgía lo que existía ya como prueba en la causa, pero sistematizada y ordenada. Los resultados de esta actuación no alcanzaron ni permitieron acceder a un acabado conocimiento técnico que permita modificar el criterio que venimos sosteniendo respecto de la instrucción impartida por LAPA a sus pilotos.-

Con relación a los instructores de la firma LAPA que impartían adiestramiento a los pilotos, cabe destacar que se encontraban debidamente habilitados por la Fuerza Aérea Argentina y del plexo probatorio reunido en el debate se desprende –conforme fuera señalado al tratar la instrucción de los

pilotos en general- que los mismos ejercían su función de acuerdo a la normativa y pautas fijadas por la autoridad competente y la empresa.

Igualmente, tal como lo advertimos en el prólogo, este fue un tema que no fue suficientemente profundizado.

Así también en este sentido, debemos destacar los dichos de los instructores: Alfredo Bredeston quien mencionó que poco antes del accidente lo nombraron instructor en LAPA, por tener experiencia de vuelo y habilitación como tal, sumado a ello precisó que antes de ingresar a LAPA había ejercido ese cargo por cinco años; Gerardo González Ramos que refirió que para ser instructor en LAPA tenía que ser comandante con licencia habilitante y tener el curso habilitante de Fuerza Aérea; que él tenía la Nro. 2179, y era instructor de SAAB, de 737-200 y de 737-700; Marcelo Batlliori quien dijo que fue instructor en LAPA de B 737-200 desde marzo de 1996 hasta abril de 1997, que ya había sido instructor en la Marina y allí había hecho el curso de instructor de vuelo, dando instrucción durante 6 años, que no recuerda haber dado examen en LAPA, creyendo que tuvo alguna entrevista, que tuvieron en cuenta sus antecedentes y le dieron un cierto curso de dos clases teóricas y simulador; Alberto Baigorri quien señaló que lo designaron instructor después de dos años de volar el avión, a través del estudio que hace la gerencia de operaciones; que la habilitación se obtiene en Fuerza Aérea y se la dieron por haber sido instructor en esa fuerza, en la que daba instrucción en simulador o en vuelo, y que fue durante mucho tiempo instructor de simulador en LAPA; Daniel González quien recordó que a mediados del año 1996 le propusieron ser instructor en la empresa LAPA por sus antecedentes, y daba instrucción en línea, y a principios del año 1997, le ofrecieron ser instructor de simulador, manteniendo la instrucción en línea, aclarando que ya en la Fuerza Aérea había sido instructor, que la temática de LAPA para dar instrucción se la dio Bruggia; que primero dio instrucción a pilotos hechos, es decir “recurrents”, y cuando adquirió solvencia le dieron pilotos de cursos iniciales, continuando con su relato y respecto a la calidad de los instructores de esa época dijo que en su caso siempre fue muy exigente y siempre exigió un poquito más, también así lo fue con su persona y cree que lo respetaron mucho por eso, que se sentía orgulloso de ser instructor de LAPA, había muy buen nivel de instructores, a muchos los conocía de la Fuerza Aérea;

había unidad de criterio importante e incluso mucho diálogo; el jefe (que era Borsani) fijaba los criterios y las pautas, que nunca lo presionaron y siempre tuvo la libertad de actuar en LAPA, tenía niveles buenos y comparado con otras empresas, LAPA no tenía nada que envidiarles en cuanto a la instrucción; y Marcelo Moroni quien mencionó que se lo convocó para instructor en una entrevista, primero fue tutor para volar en ruta por tres meses y luego se lo designó instructor de la flota y simulador, que se reunían determinados días por pedido de la jefatura de flota por temas concernientes a la instrucción de los alumnos y se los consultaba por posibles candidatos a ascensos.

En este punto, tampoco se produjo prueba pericial que permita a los suscriptos incorporar a la valoración probatoria una opinión técnica imparcial que contradiga el plexo probatorio producido en el debate y referenciado precedentemente respecto al nivel profesional de los instructores.

Por otra parte, en el juicio se ha discutido ampliamente la posibilidad de una divergencia entre las observaciones esgrimidas por los instructores en el caso particular de Weigel y de los ocho analizados por el perito Velasco, con la calificación final asignada, como así también la falta de estándares de calificación homogénea.

Con relación a estas cuestiones, los suscriptos también cuentan con un marco probatorio limitado en atención a que, como ya se mencionara, no existe en autos un estudio global de los legajos profesionales de los pilotos efectuado por expertos que nos permita incorporar a la valoración de la prueba una opinión técnica al respecto.

Por tal razón, sostenemos del análisis de la escasa prueba colectada al respecto que, en primer lugar, existe una ausencia o una laguna normativa general emanada de la autoridad competente que establezca pautas y criterios de evaluación unánimes para toda la actividad aerocomercial.

En segundo término, se determinó que durante el período de gestión en el cual ejercieron su función los imputados en autos, la empresa LAPA llevaba a cabo en forma periódica reuniones de instructores, en las cuales se discutían las situaciones particulares de los pilotos que estaban siendo evaluados y se

analizaban las observaciones juntamente con la calificación, tendiendo, de esta manera, a fijar estándares uniformes de calificación a través de los acuerdos entre ellos.

Ello se encuentra corroborado, con los dichos de los instructores que prestaron testimonio en el debate y las actas de “Reunión de instructores” aportadas en indagatoria por el imputado Borsani (fs. 14.049/14.067).

Respecto a los dichos de los nombrados corresponde destacar que: Alberto Baigorri manifestó que a la reunión de instructores, asistía el jefe de línea, y que se hacía cuando el piloto estaba al final de la introducción a la línea y en ella se determinaba si estaba en condiciones de volar sin instrucción; Angel Carrizo señaló que las reuniones de instructores se realizaban una vez por mes, y los temas que se trataban en las mismas estaban relacionados con mejoras en la instrucción y con la evaluación de algunos pilotos; Jorge Biró dijo en cuanto a las reuniones de instructores, que los citaba el gerente de línea y eran una vez por mes o cada dos meses, en que se los sometía a una expresión verbal del desarrollo de la instrucción, cada uno emitía el juicio del piloto que evaluaba, y se buscaba consenso para habilitaciones de B 737, se hablaba de las propuestas de ascensos de comandantes, vacantes, cursos, vuelos de transición, etc.; Juan Schmid indicó que había reuniones de instructores donde consensuaban para tener una misma cultura de vuelo en la cabina y en los procedimientos -se usaban los manuales publicados por Boeing-, y en las reuniones se trataba de que todos hablaran el mismo idioma, él nunca participó en reuniones de instructores para evaluar un legajo o definir ascensos de comandantes, pues eso era una función de la gerencia de instrucción y de operaciones de la empresa; y Marcelo Gallino indicó respecto a las reuniones de instructores, que no recordaba la periodicidad de las mismas, que se publicaban en la programación de vuelo o se hacía aviso en las carteleras de Operaciones, que se discutía sobre pilotos en instrucción, estandarización, señalando que es muy similar a lo que hace hoy en día en Copa Airlines, que en el fondo es lo mismo, que se busca entre todos los instructores llegar a conclusiones y cambios de estandarización, y se busca la seguridad, que la instrucción va evolucionando, ahora los “recurrents” se hacen por Internet, sin profesores, y se hace hincapié en los factores humanos que es donde se ven las mayores falencias.

Asimismo, los instructores Marcelo Velásquez, Marcelo Bruggia, Ernesto García, Vicente Sánchez, Daniel González, Walter Veliz y José Carnero, entre otros, refirieron haber asistido a reuniones de instructores.

En consecuencia, teniendo en cuenta el marco probatorio referenciado, no encontramos deficiencia alguna por parte de la empresa LAPA en cuanto a la instrucción técnica impartida a sus pilotos, como así tampoco respecto a la capacidad, calidad y el ejercicio de la función de sus instructores; todo ello con la reserva efectuada respecto a que fueron aspectos vitales que no recibieron una adecuada investigación ni profundización.

Sin ya considerar las deficiencias de la instrucción, puede advertirse de los ofrecimientos de prueba para el debate, que ni la Fiscalía ni el querellante Wortman (por referirnos a la única querrela que llegó al momento de la acusación) pidieron pericias que permitan acreditar alguno de los extremos necesarios relacionados con éste capítulo.-

Incógnita final, enigma podemos decir, acerca de los inspectores de vuelo de la empresa, respecto de los cuales no ha habido cuestionamiento alguno en la causa, ni información relevante a su respecto, pese a su delicada función de fiscalizar a los pilotos y efectuar un seguimiento de sus aptitudes.-

2) Deficiente instrucción del Comandante Weigel

Respecto a la imputación efectuada por las partes acusadoras en cuanto a que la instrucción impartida por la empresa LAPA al Comandante Gustavo Weigel ha sido deficiente o insuficiente, la misma no se encuentra corroborada en atención a que la prueba reunida en el debate no permite sostener dicho reproche.

Ello es así, en virtud de los peritos intervinientes –expertos en materia aeronáutica- que analizaron el legajo técnico del comandante del vuelo 3142, luego de varias divergencias, se reunieron, discutieron y llegaron a un acuerdo sosteniendo que, efectivamente hubo un adecuado seguimiento de la instrucción del Comandante Weigel durante el proceso previo a su habilitación como comandante de Boeing 737-200, durante el año 1998, y que esta instrucción

significó un esfuerzo para la empresa LAPA (Conf. Acta de Trabajo n° 3, punto 3, obrante a fs. 19.039).

Respecto a lo dictaminado por los especialistas, corresponde aclarar que el acuerdo tal cual se mencionó, se refirió a la instrucción recibida por el comandante del vuelo 3142, pero no así a la correcta o incorrecta habilitación del nombrado como comandante, circunstancia esta que trataremos al momento de fundamentar los hechos que conforman el juicio de imputación.

En este sentido, cabe señalar que tanto la Junta de Investigaciones como el perito Prelooker –antes de llegar al acta acuerdo referenciada- consideraron relevante, no la instrucción recibida en cuanto a deficiente, sino a las fallas crónicas o recurrentes que se evidenciaban en el legajo técnico del piloto, las cuales pese al esfuerzo puesto por la empresa en su adiestramiento no había sido superadas al momento en que el nombrado fue designado comandante.

Asimismo, como se mencionó en el título que antecede, no se ha corroborado en el debate que LAPA haya impartido a sus pilotos –en términos generales- una instrucción deficiente, circunstancia ésta que también nos hace descartar la posibilidad de un adiestramiento deficiente exclusivamente al comandante Weigel, ya que el nombrado ha sido formado por el mismo cuerpo de instructores que el resto de los pilotos y no se ha observado diferencias en cuanto al tratamiento de su caso en particular -más allá del esfuerzo impuesto por la empresa en la calidad y tiempo de instrucción impartida al nombrado-; surgiendo del análisis de su legajo que ha sido exigido de igual manera que el resto, teniendo en cuenta que cuando se lo tuvo que calificar por debajo de los estándares así se hizo y cuando hubo que prolongar su entrenamiento por no encontrarse en condiciones de ascender, también se adoptó dicha dirección.

Respecto a esto último, cabe recordar que Weigel, luego de ser habilitado en la función de piloto de B 737-200 por la Fuerza Aérea Argentina (el 21/7/96), la empresa no lo ascendió a la función de comandante, sino que recién luego de transcurridos dos años y ocho meses –ejerciendo la función de copiloto-, lo designó en dicho cargo.

Por lo expuesto, sostenemos que no se encuentra corroborado que el Comandante Gustavo Weigel haya recibido una instrucción deficiente en la empresa LAPA de modo que su adiestramiento no resultó un factor que incidiera

en la elevación del riesgo permitido para la actividad, sino que elevación prohibida radica en la decisión de ser ascendido a comandante, antes de que se vieran definitivamente erradicadas las fallas crónicas cometidas por el nombrado en sus “recurrents” periódicos y que se vieron reflejadas en el día del accidente.

3) Ingreso de Etcheverry a la empresa LAPA

No se encuentra acreditado con la prueba colectada en el debate, que –conforme sostiene el Ministerio Público Fiscal- por operar la empresa con balances económicos negativos haya disminuido los niveles de exigencia respecto a los pilotos ingresantes a la misma.

En primer término, del cuadro probatorio obtenido en el juicio no surge elemento alguno que acredite que todos o alguno de los pilotos que ingresaron a la empresa LAPA durante la gestión de los aquí imputados (1997/1999) lo hayan hecho con un nivel técnico inferior que ponga en riesgo la seguridad de las operaciones aéreas.

Específicamente, con respecto al copiloto Etcheverry tampoco se ha acreditado que los antecedentes profesionales del nombrado previo a su ingreso a LAPA se encontraban por debajo de los estándares mínimos requeridos para la actividad, provocando así una elevación indebida del riesgo a la seguridad de vuelo y que, a su vez, haya tenido incidencia en el accidente acaecido.

Respecto al análisis de las condiciones técnicas de Etcheverry, la J.I.A.A.C. constató que el nombrado poseía como antecedentes antes del ingreso a la empresa LAPA, los cursos de Piloto Privado de Avión en el Aeroclub San Fernando en el año 1986; el de Piloto Comercial de Avión en la ETAP en el año 1992; el de Operador Radiotelefonista Restringido en CNT en el año 1994; de Piloto Privado de Helicóptero en Don Torcuato en el año 1995; y el de Piloto Comercial de Primera Clase en IDEA en el año 1996.

Asimismo, a lo largo de su carrera obtuvo las siguientes habilitaciones: licencia de Piloto Comercial de Primera Clase, avión, vuelo nocturno, vuelo con instrumentos, aviones monomotores y multimotores terrestres hasta 5700 kgs., copiloto SW 2, copiloto N 265, copiloto CRJ; la de comercial pilot (FAA) en EEUU en el año 1995; el Ground School CRJ Bombardier Corp. Montreal

Canadá en el año 1998, simulador CRJ CST Berlin (Lufthansa) en el año 1998, y de helicópteros HU30 (Huges 300) BH -06 (Bell 206).

Por otra parte, obtuvo su licencia privada de avión en 1987, hizo el curso para piloto comercial en la Escuela Técnica de Aviación Profesional (ETAP). El 21/12/92 efectuó foliación de su libro de vuelo, a cargo de la autoridad aeronáutica registrando 355 horas, contando con la experiencia como para solicitar la licencia de piloto comercial de avión, la que le fue otorgada el 29/12/92.

Como piloto comercial voló durante el año 1993 en la Escuela de Vuelo CAV Okay de Don Torcuato como piloto de seguridad, y en Taxi Aéreo CAV Okay de Don Torcuato como comandante, sin embargo su habilitación para aviones multimotores hasta 5700 Kgr. recién se efectúa el 24/12/93, con un vuelo de una hora de comprobación por parte de un inspector de vuelo y calificación “supera la normal: sí”.

También trabajó en Transportes Aéreos Privados (Taxi Aéreo, sanitarios, carga) desde 1994 hasta 1996 ingresando como piloto y obteniendo como puesto final el de Jefe de Operaciones. Del mismo modo adquirió experiencia laboral en Alas del Sur, donde trabajó entre los años 1996/1998 ingresando como copiloto de SW-2 y obteniendo como puesto final el de comandante N-265.

El 24/10/96 fue habilitado como copiloto de SW-III tenía un total general de horas de vuelo de 909.8 horas. En la habilitación voló una hora con el inspector y en el formulario de inspección se anotó: observaciones, “no presenta fallas en la operación del avión. Posee gran capacidad de vuelo. Aproximación de precisión y falla después de V1, muy bien. Para remarcar. Debe ser más ordenado en la organización previa al vuelo”. El 17/2/97 fue habilitado como copiloto de N-265. El curso teórico y práctico previo sobre materiales y operación del avión fue realizado en la empresa Alas del Sur. El 8/9/97 se presentó para obtener la licencia de piloto comercial de primera clase, realizó el curso teórico en el Instituto de Enseñanza Aeronáutica con calificaciones normales. Su experiencia de vuelo era en ese momento de 1666.8 horas.

En el año 1998 trabajó como comandante de Metro II en Trader Air Line (línea aérea de pasajeros), y en el mismo año trabajó como piloto -regional jet- en la empresa Southern Winds.

De la prueba descripta precedentemente, surge claramente que Etcheverry antes de ingresar a la empresa LAPA registraba suficientes antecedentes profesionales para ingresar a dicha firma en la función de copiloto; afirmación ésta que se encuentra corroborada por el perito Prelooker quien en su pericia –al referirse a los antecedentes profesionales de Etcheverry-, sostiene que con la experiencia total de vuelo (2500 hs) al momento de ingresar en LAPA, puede afirmarse que Etcheverry accedió a la línea aérea con una experiencia adecuada para iniciar a partir de ese ingreso, su formación final y definitiva como piloto de la línea. Concluyendo que el nombrado tenía todas las condiciones potenciales para ser un buen piloto de línea.

Además de ello, el Ministerio Público Fiscal puntualizó con relación a este hecho que la empresa LAPA permitió el ingreso a la firma del copiloto Etcheverry pese a tener una sanción impuesta por la autoridad competente.

En este sentido, cabe advertir que en el Legajo de la Fuerza Aérea Argentina, figura a fs. 53 una comunicación recibida el 15/12/98 para dejar sin efecto la inhabilitación impuesta a Etcheverry y, a fs. 54 obra una resolución de la Región Área Noroeste del 20/10/98 donde se impone a Etcheverry una multa de \$ 120 por aterrizar el 3/5/98 en el aeródromo de Río Cuarto fuera de horario de operación, sin planificar correctamente su vuelo y mientras se desempeñaba como comandante de la aeronave SW 2/L, LV WNY.

De dicha prueba se advierte claramente que la documentación incorporada por lectura al debate no se encuentra completa, en atención a que no surge la sanción original de la inhabilitación, como así tampoco constancias de notificación a Etcheverry, razón por la cual nos hallamos impedidos de efectuar una valoración global que nos permita arribar a una conclusión certera al respecto.

Sin perjuicio de ello, entendemos que la imputación formulada por la parte acusadora no se encuentra acreditada con el grado de certeza que requiere esta instancia procesal, en atención a que, en primer lugar, no existe norma general ni de la empresa que establezca que una sanción como la aquí tratada, obstaculice el ingreso de un piloto a una empresa aerocomercial.

Por otra parte, y como ya se mencionara, no se advierte de la documentación examinada que el nombrado Etcheverry haya estado notificado de dichas sanciones, toda vez que no surgen registros de la efectivización de dicha circunstancia u otros elementos que permitan inferir que podía haber tenido conocimiento por algún otro medio.

A ello, como elemento fundamental en esta cuestión, se agrega que tampoco se ha podido determinar en el debate si la empresa LAPA al momento en que Etcheverry hizo su ingreso, pudo haber tomado conocimiento de los registros citados por la Fiscalía; todo ello, en atención a que los mismos datan de fechas muy cercanas a la primera entrevista mantenida por el nombrado en la firma. Cabe destacar que las sanciones citadas por la Fiscalía registran fecha 20/10/98 y 15/12/98 y, el nombrado copiloto –conforme surge de su legajo en la empresa- mantuvo la primer entrevista en LAPA el día 27/10/98, ingresando finalmente a la empresa el 16/1/99.

Por todo ello, entendemos que no se encuentra acreditado en autos que la empresa LAPA por alguna razón de tipo económica, haya disminuido el nivel de exigencia de los pilotos que ingresaban a la firma y, tampoco que Etcheverry haya tenido un nivel inferior de experiencia técnica-profesional que amerite un impedimento para su ingreso.

Tampoco se advierte que el proceso de ingreso de Etcheverry a LAPA registre algún tipo de irregularidad por el tema de la sanción. Incluso si así fuera, no tiene relación de determinación con el resultado. Recordemos que Etcheverry tenían los antecedentes técnicos necesarios y cumplió y aprobó las instancias profesionales necesarias para su habilitación.

4) Deficiente instrucción del Copiloto Etcheverry

En cuanto a la instrucción impartida al copiloto Etcheverry, cabe mencionar que de la prueba reunida en el debate se pudo comprobar que la misma fue impartida en consonancia con lo exigido por las normas generales aeronáuticas, no acreditándose, en consecuencia, la imputación efectuada por las partes acusadoras en cuanto a que la misma haya sido deficiente por no haberse

cumplido con la totalidad de los turnos de simulador y por no completarse las horas de vuelo de instrucción reglamentarias.

En este sentido, corresponde señalar que conforme surge del Informe Final de la Junta de Investigaciones de Accidentes Aéreos Civil y de la documentación obrante en los legajos de la empresa, se desprende que el nombrado ha cumplido con todas las instancias de instrucción previstas para la habilitación en la función que ocupaba el 31/8/99, de conformidad con la reglamentación aeronáutica (cfr. NESTAR, capítulo 17.1 1°).

En cuanto a las horas de vuelo cuyo faltante es imputado, conforme surge del artículo 17.2, 1° de la norma antes referenciada, las mismas no eran exigibles cuando el programa de entrenamiento incluya un adiestramiento en simulador conforme a lo determinado en el artículo 26.4 del NESTAR.

Además de ello, cabe referenciar que específicamente con respecto a las horas de vuelo en ruta, las mismas no son exigibles por la normativa general y es la empresa la que determina como administrar este tipo de adiestramiento.

En el caso de Etcheverry, conforme surge de su legajo técnico el nombrado ha realizado un entrenamiento práctico en simulador y en vuelo, obteniendo las condiciones reglamentarias exigibles que le permitieron adquirir su habilitación correspondiente.

En este sentido, cabe destacar que de la prueba mencionada se desprende que el copiloto del vuelo 3142 ingresó a la empresa LAPA S.A. el 16 de enero de 1999, y según la ficha de seguimiento de desempeño el contrato era por un mes – finalizando el 16/2/99-, adquirió una calificación buena en todos los aspectos en los que fue evaluado, y como ampliación de su evaluación se lee “ha demostrado en breve tiempo su adaptación a la función de copiloto B 737-200”, en otra ficha de iguales características y de la misma fecha se lee “cumple con el perfil de copiloto en Boeing 737-200” y suscriben las mismas el Cmte. Gabriel Borsani como Jefe de Línea B 737, y el Cmte. Valerio Diehl como Gerente de Operaciones (Cfr. fs. 65 y 73).

Con fecha 12 de enero de 1999 fue afectado a la empresa LAPA S.A. como copiloto de B 737-200, conforme surge la nota n° 52.838/290.291, siendo que en la solicitud se encuentra el sello del Cmte. Valerio Diehl, Gerente de Operaciones, con una firma que podría serle atribuida al Comandante Chionetti

quien suscribiría por ausencia del primero de los nombrados, conforme se lee textual “P/A”.

De su legajo técnico se desprende que del 3/11/98 al 22/11/98 efectuó el curso inicial teórico de B 737-200 en Aeroparque.

Del cuadernillo del simulador se desprende que el curso inicial lo efectuó entre el 19/12/98 al 28/12/98 en las instalaciones de Varig, Río de Janeiro (Cfr. fs. 69/73 del Legajo de la FAA). En dicha instrucción se llevaron a cabo ocho sesiones los días 19, 20, 21, 22, 24, 24, 26 y 27 de diciembre habiendo obtenido la calificación de 75%, 75%, 75%, 80%, 80%, 80%, 85% y 85% con una calificación total de 79,37%. El instructor fue Alberto Baigorri quien efectuó los siguientes comentarios generales y recomendaciones: “ha cumplido con las exigencias para primer oficial. Está muy bien adaptado al avión.”

En la Lección n° 1 se le efectuaron las siguientes observaciones: en el ítem Preflight “estudie procedim. de puesta en marcha. No haga las listas de memoria si no las sabe. Chequee lo que controla según la LCP”, en el ítem Flaps retraction 800 feet “no se olvide de la lista alter T.O.” En la mayoría de los ítems tiene calificación S, pero en approach and landing, descent/approach procedures, Standard callouts y taxi-in and park obtuvo S-. La calificación general es S con el siguiente comentario “Este tema ha sido una adaptación al simulador. Debe profundizar un poco mas en los procedimientos estandarizados. Estudie la secuencia de las listas y no se olvide de pedir las.”

En la Lección n° 2 se le efectuaron las siguientes observaciones en el ítem Engine Starts “Después de abortar la puesta en marcha debe pedir la lista para comprobar que los procedimientos estén bien realizados”. La calificación es S en todos los ítems y al final se lee

“Recuerde:

Normal take off: 1.4 cheking time al soltar frenos;
 80 nds cross cheked Vr rotate;
 +climb Gear up;
 500 ft salida del circuito (v2+15to25);
 1000 ft climb trust, flaps on shedule, no exceder
210 nds hasta no haber retraído completamente el flaps;

3000 ft ascenso normal.

Cuando se tiene el flaps abajo no es recomendado el uso del speed brake.

Antes de decidir la carta por instrumentos a usar hay que tener en cuenta las condiciones de pista.”

En la Lección n° 3 obtuvo en todos los ítems calificación S, incluso alguno de ellos se inclinan hacia S+. En el ítem A/P, FD, VOR approach, rejected landing se le observó “mantener MDA hasta baliza interna. Antes de comenzar el descenso debe tener el avión configurado para el ARR” Al final se le indicó “Repase procedimientos despegue Bleed Off y despresurice T.O. Rejected T.O: fuego en el motor, falla de motor, configuración insegura, condiciones que afectan la seguridad del vuelo. Debe ser más rápido en las listas after T.O y landing check list. Mantenga alturas y velocidades especialmente velocidad en final. Rejected landing: es igual que el G.A. El auto brake se desarmará cuando llevamos el acelerador hacia delante pero de todas formas hay que controlar que no quede armado o afuera.”

En la Lección n° 4 obtuvo la nota S y en el ítem Engine Start S-observándosele “no se olvide de desconectar el aire del APU en la after Star”. Dentro del ítem climb and cruise se le observó “la falla se reconoce por la rotación constante de la rueda del estabilizador. Se debe compensar en forma manual. Buscar las condiciones de compensado con anticipación en final de aproximación”. En el ítem descent approach and landing se le observó “Controlar la demanda de Rudder Trim. Controlar velocidad y altura. Después de pedir la lista de engine failure en S.D. tratar de reencender el motor si las condiciones le permiten, después de la after T.O”.

También se indicó “las acciones de recall de fuego las canta y confirma el P.F. y la ejecuta el P.N.F.” “Mantenga velocidades y alturas” “Estudie procedimientos full maniobra con distintas condiciones de flaps” “Practique y repase procedimientos anormales con manejo de lista” “Con un motor inop. Primero de limpia el avión y después se pide Max Cont Trust”.

Al final de esa lección se lee “Recuerde. Descenso de EGA: el piloto avisa a la tripulación de cabina por el P.A. y el F/O avisa al ATC, coloca el transponder en 7700 y selecta el nivel (14000 ft o MEA). Los motores se reducen al mínimo, pero si hay formación de hielo, tenerlo en cuenta para la

reducción. 10 Nds. antes de la VMO reducir el Pich para mantener la velocidad. Usar oxígeno hasta los 10.000 Ft. Empezar el nivelado 2000 Ft antes del MEA o 14000 Ft.”.

En la Lección n° 5 (realizada el 24/12/98) calificación S y se le indicó: “Windshear. Para recordar y tener en cuenta: variaciones de velocidad de 15 Nds. Maxima potencia combinada con actitud. No uso del F/D. Fuerza en la columna de comandos. Con stick shaker reducir el Pich. Si ocurre en el Dep rotar con V2 2000 Ft antes del final de pista. En el ARR seleccionar mínimo flaps y corregir máximo 20 Nds. la VREF. Como se reconoce: 15Nds. de variación de velocidad. 500 Ft/min de variación vertical. 5° de Pich de variación. 1 Dot de desplazamiento del G.S.. Recuperación: Desenganchar el A/P y colocar 15° de Pich. Para rotación con stick sh y sacar Pich. Compensar para mantener actitud. No tratar de recuperar velocidad hasta tener controlado el avión. No cambiar la configuración de tren y flaps hasta tener controlado el avión.” “18 Inches (45cm) Maingear, 8 Inches (20cm) Nosegear. Si no puede realizar la extensión desde el asiento ¡párese!”.

En la Lección n° 6 (realizada también el 24/12/98) calificación S y se le observó en el capítulo descent apoca and landing “no pasar 20° en los viajes. Utilice el Rudder. Es conveniente compensar el avión con un opco de nariz arriba. En el aterrizaje operar suave los reversores y frenos de rueda en forma continua” Al final de la lección se lee “como P.N.F. haga lo que le pide el P.F. Estudie los procedimientos de falla de presurización en los distintos modos (selección de cabina altitud). Estudie manejo de LCP procedimientos anormales. Muy bien en general”.

En la Lección n° 7 calificación S en todos sus ítems y se indico en taxi-out and takeoff “mantener la velocidad 210 Nds. con flaps arriba” en Training Edge Flaps up “Mantener 210 Nds. hasta final” en Flare and touchdown “no actuar reversores con manija arroba en el aterrizaje” en taxi-in and park “ no realizar la evacuación si no se han cortado los motores”. Al final de la lección se lee “Buen tema en general”.

En la Lección n° 8 (realizada el 27/12/98) obtuvo calificación S en todos los ítems y se lee “briefind de despegue: hacer el estandarizado. Mantenga velocidades estandarizadas de ascenso. No se demore para realizar descenso del

ega ante una despresurización rápida. Antes de iniciar procedimiento el avión debe estar configurado con flaps 5°. No apague la master caution antes de observar la falla”. “Buen tema en general”. Calificación Final: 79,37%.

El entrenamiento en vuelo lo efectuó con el instructor Vicente Sánchez en dos lecciones. En la Lección n° 1 efectuada el 7/1/99 obtuvo en los ítems la calificación S y S+ y al final se le indicó “muy buen vuelo. Está en condiciones de rendir el examen FAA”. En la segunda Lección del día 8/1/99 obtuvo calificación S+ sin ninguna observación (fs. 180/181).

A fs. 166 del Legajo luce un cuadro con el entrenamiento en vuelo indicándose que se realizaron tres lecciones los días 7, 8 y 9 de enero de 1999, obteniendo la calificación 98%, 98% y 95% respectivamente. Obteniendo la calificación total de 97%.

Por otra parte, conforme se desprende del legajo técnico detallado precedentemente el copiloto Etcheverry cumplió con los 8 turnos en simulador, habiendo efectuado dos de ellos en el mismo día (24 y 27 de diciembre), circunstancia esta que de ningún modo acredita que dichos turnos no se efectuaron o que se llevaron a cabo en forma deficiente tal como lo sostuvieron los órganos acusadores.

Además de ello, cabe advertir que la norma general exige un mínimo de cuatro horas –cfr. NESTAR 17.1, 1°-, las que fueron ampliamente superadas en el adiestramiento impartido a Etcheverry por la empresa LAPA en el curso inicial referenciado.

Sin perjuicio de no haberse corroborado la imputación efectuada por la parte acusadora, en atención a la prueba detallada precedentemente, corresponde agregar en cuanto a la adecuada formación recibida por Etcheverry en la empresa LAPA que su instructor Alberto Baigorri, al prestar declaración en el debate indicó en cuanto a este punto que la instrucción impartida al nombrado fue normal, que era un piloto Standard y muy buena persona; que tenía una personalidad firme y mucha experiencia de vida.

Asimismo, el piloto Jorge Valdes, quien efectuó el curso de simulador con el nombrado, al momento de prestar declaración en el debate refirió que

hubo un día en que por un problema, hicieron dos turnos de simulador; que no recuerda si fueron en total 8 horas completas o cuánto fue. Por otro lado y al serle exhibida la fs. 71 de su legajo, aclaró que lo que dice al pie es aborte de despegue, y lo que está anotado son las condiciones para abortar el despegue; entiende que quiso especificar cuáles son las causas para abortar, pero no recuerda por qué está anotado; que la letra no es de él, y debe ser del instructor, detallando que en esa sesión estaba Etcheverry y se vieron las causas para abortar un despegue.

Culminado el curso de simulador, el copiloto Etcheverry fue inspeccionado por el inspector de la Fuerza Aérea, Rodolfo Muñoz, el día 27/12/98 –el mismo día que la lección n° 8- la calificación fue Standard en todos sus ítems, conforme lo indica la nota al pie del artículo 17.1 del NESTAR.

En este sentido, el nombrado inspector prestó declaración en el debate, manifestando que fue inspector de Etcheverry en Río de Janeiro, con quien tuvo una reunión previa, e inspeccionó muy bien porque acababa de aprobar un curso en la fábrica de modo muy satisfactorio antes de su llamado a LAPA, y le causó una impresión muy positiva.

Refirió que en esa ocasión, le hizo dos observaciones de rutina y el instructor coincidió con él; que el desempeño fue satisfactorio, estaba muy por encima del piloto común que ingresa en una línea por la cantidad de horas de vuelo que tenía (4.000) y esto lo verificó luego del accidente. Que no vio falencias en las cuales hubiera que insistir.

Por último y conforme la reglamentación de la autoridad competente, se llevaron a cabo los correspondientes vuelos de instrucción –tal cual fuera detallado al describir su legajo- y finalmente obtuvo la habilitación respectiva.

En este sentido, prestó declaración testimonial en el debate, el instructor Sánchez quien fue el instructor en los vuelos, reconociendo su firma inserta en el legajo técnico del copiloto (fs. 166 y 180/181).

Teniendo en cuenta el cuadro probatorio detallado en este punto, entendemos que no se encuentran corroboradas deficiencias en la instrucción de Etcheverry para cumplir con su función de copiloto en la empresa LAPA.

Por otra parte y teniendo en cuenta lo expuesto hasta aquí, en cuanto a que la empresa ha cumplido debidamente con los procesos previos de instrucción, no se evidencia irregularidad alguna en la presentación de Etcheverry por parte de las autoridades de LAPA, a los efectos de que sea evaluado por un Inspector de la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas de la Fuerza Aérea Argentina, para su habilitación en el avión B 737-200 en la función de copiloto.

5) Deficiente instrucción en CRM

Las acusaciones, pública y particular, sostienen que el adiestramiento del personal operativo de la empresa LAPA en CRM –Crew Resource Management– era deficiente y meramente formal; que existió un insuficiente control en la programación en cuanto al recurrent de CRM del piloto Weigel, quien a criterio de la Fiscalía se encontraba vencido en 26 días.

En primer lugar, corresponde aclarar que el curso de CRM conforme lo establece la Disposición 37/97 dictada por el Comando de Regiones Aéreas, consiste en la aplicación de los conceptos de gerenciamiento moderno tanto en las cabinas de pilotaje como en el resto de las actividades operativas, incluyendo al personal de cabina, de mantenimiento, de torre, despacho, peso y balanceo, etc., abarcando hasta los niveles gerenciales de las empresas y organismos normatizadores.

Se trata de una forma de encarar el desafío de la maximización del empleo de los recursos humanos en las interfases hombre-máquina. Estas actividades se llevan a cabo mediante el énfasis instruccional en la formación y mantenimiento del equipo de trabajo, la transferencia de información, la resolución de problemas, la toma de decisiones, la conciencia situacional y el gerenciamiento de los sistemas automatizados.

El entrenamiento CRM fue concebido a los efectos de prevenir accidentes mediante la optimización del rendimiento de las tripulaciones por medio de una mejor coordinación de todos los tripulantes, se basa en la cabal conciencia de que de nada serviría sin un adecuado grado de eficiencia técnica de los

tripulantes, comprándose que una alta capacidad técnica, sin adecuada coordinación de cabina resulta ser tan inútil como peligrosa.

Teniendo en cuenta el contenido de CRM, la instrucción de los pilotos en dicha disciplina podría haber tenido un nexo causal con el accidente, debido a las inconductas evidenciadas por la tripulación en la cabina del vuelo 3142, que demostraban una falta de coordinación en el cockpit por el mal gerenciamiento de esa cabina de mando, una falta de toma de decisiones en momentos críticos, falta de liderazgo, etc. -conf. puntos b), c) y d) del punto B), acápite 2) que anteceden-.

Pero lo cierto es que la imputación formulada no se encuentra corroborada con el plexo probatorio reunido en debate.

En cuanto a que existía una deficiente instrucción de CRM en la totalidad de los pilotos que conformaban la empresa LAPA, ello no se vio corroborado con la prueba recogida, citándose al respecto lo sostenido en el Informe Final elaborado por la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil donde se indicó que la firma LAPA era pionera en el país en esta actividad ya que los cursos de CRM dispuestos por el Comando de Regiones Aéreas fueron rápidamente adoptados por la mencionada empresa. Para ello contó con el asesoramiento y el impulso de un psiquiatra del CRA –Leitmann Patt-, que creó además, los cursos de instructores, como un medio de multiplicar el alcance de esos cursos iniciales de CRM a la mayoría de los integrantes de la empresa a los que iban dirigidos (pilotos, auxiliares y despachantes), y como un medio de hacerlos más prácticos y reales, al impartirlos el personal con las especialidades aeronáuticas involucradas.

Continúa señalando la J.I.A.A.C. que de la lectura de los programas y textos seleccionados y utilizados por LAPA se aprecia el esfuerzo realizado por la empresa en este aspecto, considerando que los textos elaborados y utilizados por la empresa LAPA en los cursos de CRM son muy buenos y de gran aplicación desde el punto de vista técnico operativo. De acuerdo con sus registros todo el personal de pilotos, auxiliares de abordó y despachantes han realizado el primer curso y han cumplido el repaso (recurrent). Se ha comprobado que los resultados del curso son positivos en general (Cfr. Punto 1.13.2 , 1.16.4 y 4.1.10).

Además de ello, los peritos intervinientes en esta causa, luego de dictámenes disímiles se reunieron y concordaron respecto al tema CRM, que la empresa LAPA dictó los cursos citados adecuadamente y dentro de los plazos legales (acta de reunión de peritos obrante a fs. 19.038 suscripta Jorge Prelooker, Carlos Velasco, César Cernello, Jorge De Jean y Eduardo Laphitz).

Finalmente, los pilotos que se habían desempeñado en LAPA, al momento de prestar declaración testimonial en el debate, se explayaron respecto a este tema, refirieron haber recibido instrucción en CRM antes del 31/8/99.

Con relación al caso particular del Comandante Weigel, se encuentra probado en autos que efectivamente realizó el curso inicial de CRM los días 4 y 5 de agosto del año 1998 –cfr. fs. 192 del legajo- y al 31/8/99 el nombrado no se hallaba vencido en esta disciplina.

A los efectos de dar por probada esta circunstancia tenemos en cuenta lo resuelto en la Disposición n° 37/97 dictada por la autoridad aeronáutica en la cual se establecieron los lineamientos generales que debían contender los programas de CRM y se estableció que cada empresa aérea pondrá en vigencia, en el transcurso del año 1997 su propio programa de acuerdo a su criterio y posibilidades (Anexo 1, Punto 13.1). La empresa LAPA presentó su programa, cumpliendo de esa manera con dicha normativa.

La Disposición n° 117/97 instituye, entre otras cuestiones, que el curso de CRM esté integrado por un componente de adoctrinamiento “Curso/seminario Inicial de CRM”, otro de transferencia de la teoría a la práctica en simuladores “entrenamiento LOS” y un recurrential anual “Seminario CRM Recurrential Anual”, estableciendo dicha normativa, como fecha límite para cumplimentar el primer componente del programa de entrenamiento en CRM el 31/12/98 y, para completar todos el curso, hasta el 31/12/99 –Punto 5.b y c.-

Posteriormente se sanciona la Disposición n° 181/98, en virtud de existir solicitudes de prorrogas por parte de varias empresas aerocomerciales y de haberse comprobado que la complejidad de la tarea para cumplir con lo dispuesto en la resolución n° 117/97 es de elevada magnitud, lo que imposibilita cumplir en el término fijado con las exigencias impuestas y con el fin de

concretar tan importante labor que contribuye a incrementar la seguridad operacional se prorroga hasta el 31 de diciembre de 1999 los términos establecidos en la normativa citada. Es decir, la resolución 181/98 prorroga por un año la fecha límite para cumplimentar el primer componente del programa de entrenamiento en CRM establecida por la resolución 117/97 –se pasa del 31/12/98 al 31/12/99-.

En este sentido, como ya se mencionará anteriormente, el Comandante Weigel realizó el primer componente de CRM denominado “Curso/seminario Inicial de CRM” los días 4 y 5 de agosto de 1998, no encontrándose vencido a la fecha del accidente 31/8/99 por las siguientes razones:

a) Habiendo realizado el curso inicial en la fecha referenciada, el recurrente anual podía efectuarlo en el mes calendario anterior o posterior al que por término le correspondía (julio o septiembre de 1999, respectivamente), conforme la forma en que deben computarse los plazos de acuerdo al punto 13.2 del NESTAR.

En este punto, cabe destacar que no corresponde evaluar circunstancias posteriores al accidente, como la de que el nombrado no se hallaba programado para efectuar dicho curso durante todo el mes de septiembre, ya que ese aspecto resulta ajeno a los hechos materia de imputación en este juicio, que registran como fecha límite el 31/8/99 e implicaría tomar en cuenta circunstancias posteriores al accidente que por razones lógicas no han tenido incidencia en dicho resultado.

Además de ello, como ha quedado demostrado en el debate, la programación se efectuaba mensualmente y, la misma podía ser modificada a diario por diversas razones; en este sentido debe tenerse en cuenta lo manifestado en el debate por Carlos Leyes quien estaba a cargo de la programación de pilotos en LAPA, refiriendo en esa oportunidad que si bien las programaciones son mensuales, cotidiana y permanentemente se van modificando y corrigiendo por distintos motivos. Esta referencia es al solo efecto de destacar que antes de finalizar el mes de septiembre de ese año, uno de los motivos de la desprogramación de vuelos podía deberse al cumplimiento de cursos.-

En definitiva, si nos quedamos en éste ámbito del análisis, Weigel no se encontraba vencido al 31 de agosto de 1999 para hacer el correspondiente recurrent. Es casi absurdo tener que considerar el argumento del Fiscal en cuanto a que recién estaba programado para el mes de octubre, y que en tal caso estaba vencido. Al 31 de agosto de 1999, no estaba vencido y eso es suficiente para rebatir el argumento de que al 31 de agosto estaba vencido –que sostiene el Fiscal-. Se autocontradice solo, ya que admite que si bien no estaba vencido, se iba a vencer en septiembre y recién estaba programado para octubre. Pero el accidente no fue en octubre o pasado septiembre, fue el 31 de agosto de 1999, cuando todavía estaba dentro del plazo.

Demasiado forzado el argumento.-

b) Por otro lado, si Weigel se hubiera pasado de la fecha mencionada en el punto a) –conforme la prórroga otorgada por Disp. 181/98-, podría haber realizado nuevamente el curso inicial, teniendo como fecha límite el 31 de diciembre de 1999 y completar los otros componentes hasta el 31 de diciembre de 2000.

Por lo tanto, al día del accidente el Comandante Weigel no se encontraba vencido en el adiestramiento de CRM y parificado con el resto de las empresas aerocomerciales, conforme la reglamentación vigente al respecto, tenía como fecha límite para efectuar su curso inicial hasta el 31 de diciembre de 1999 y completar los otros componentes hasta el 31 de diciembre de 2000.

Se ve aún más claro en un ejemplo. Un piloto de Aerolíneas Argentinas podía volar el 31 de agosto de 1999 sin siquiera tener el curso que Weigel había tomado en 1998, porque tenía plazo hasta el 31 de diciembre de ese año para hacer el curso inicial, por la prórroga otorgada. No resulta entonces serio sostener que quien ya había hecho el primer curso (Weigel), se encontraba vencido por no haber hecho el repaso; mientras que el otro piloto, que ni siquiera había hecho el primer curso, se encontraba plenamente habilitado y no vencido en esa fecha.-

Finalmente, en este punto debemos mencionar que debe tenerse en consideración que LAPA –a diferencia del resto de las empresas aerocomerciales- fue una de las que primero implementó el curso de CRM

impuesto por la autoridad competente circunstancia que, fuera de toda lógica, fue tenida en cuenta como elemento cargoso.

No se advierte la fundamentación lógica de las partes acusadoras en este tema. Está la opinión de los expertos que los contradicen y que las obvian en sus consideraciones. Ya citamos el informe de la Junta de Investigaciones y del acuerdo de la totalidad de los peritos sobre estos aspectos. No existe ni la más mínima prueba en la causa que avale estas posiciones, que hasta aparecen como insolentes con la prueba.-

6) Violación del régimen vacacional establecido por el Decreto 671/94

Respecto a la imputación efectuada por las partes acusadoras en cuanto refieren que al Comandante Gustavo Weigel se le adeudaban 85 días de vacaciones, entendemos que este reproche no guarda relación de causalidad con el accidente y por lo tanto no corresponde efectuar un juicio de imputación al respecto. Si bien, admitimos podría haber presentado un nexo causal inicial con el resultado, los estudios periciales efectuados, ya en la instrucción, descartaron que esa vinculación o relación se haya visto reflejada en el accidente. Pese a ello este fue un tema que se instaló fuertemente en el debate e insumió una cantidad de tiempo imposible de mensurar sin acudir a las grabaciones, pero de una magnitud que podríamos calificar extraordinaria en cuanto a la correlación con los otros temas que se trataron. Este tema, al igual que el anterior de CRM contribuyó a prolongar indebidamente el debate.-

Si bien se encuentra corroborado que al Comandante del vuelo 3142 se le adeudaban vacaciones, la prueba colectada en el debate permite tener por acreditada que esta circunstancia no tuvo incidencia en el accidente en atención a que se descartó la fatiga de vuelo (consecuencia de la falta de vacaciones) como uno de los factores contribuyentes al siniestro.

En este sentido, la normativa que regula el régimen vacacional de los tripulantes de vuelo, se encuentra prescripta en la Ley de Contrato de Trabajo, el Convenio Colectivo n°140/95 E y el Decreto n° 671/94, vigente al momento del hecho, en el cual esta última reza en su artículo 31 lo siguiente: “*En cada año*

calendario, el miembro de la tripulación debe disponer de 30 días consecutivos de descanso –vacaciones anuales- que podrán tomarse en períodos no menores de 15 días. En la estación del año opuesta a dichas vacaciones anuales, debe disponer además de 10 días consecutivos de descanso en la forma que convenga cada explotador con el miembro de la tripulación. Es obligatorio el goce de los días de vacaciones.”

Respecto a la reglamentación aplicable al caso, concurrió al debate la Sra. Mónica Flora Rissotto, quien trabajó durante 20 años en el Ministerio de Trabajo, explayándose detalladamente con relación a toda la legislación que regula el régimen vacacional de los trabajadores aerocomerciales.

USO OFICIAL

Ahora bien, del Legajo Personal del Comandante Weigel surge las siguientes constancias: a fs. 7 luce una solicitud de 16 días de vacaciones desde el 15/4/99 al 30/4/99, se encuentra rubricado por Weigel y Diehl y no se completó el cuadro de control de días pendientes, solicitados y saldo; a fs. 14 obra un parte de vacaciones del 29/8/97 donde solicitó 15 días de vacaciones desde el 1/9/97 al 15/9/97, se encuentra rubricado por Weigel y Diehl y no se completó el cuadro de control de días; a fs. 47 obra una nota de Gustavo Weigel dirigida a la Dirección de Relaciones Laborales de diciembre de 1995 donde solicitó se le hagan efectivas 20 días de vacaciones correspondientes al año 1995 motivando el pedido en urgencias financieras de índole personal; a fs. 50 y 51 obran dos partes iguales del 13/11/95 donde solicitó 20 días de licencia del año 1995 desde el 10/11/95 al 29/11/95, se encuentra firmado por Weigel, Chionetti y De Victor, no se indican días restantes; a fs. 52 se agregó un parte de vacaciones del 19/7/95 donde solicitó días opuestos y vacaciones del año 1994, se tomó desde el 11/6/95 al 20/6/95, se indicó que se solicitaban 20 días (10 días pertenecen a la lic. anterior que no fueron abonados), se precisó que restaban tomar vacaciones y opuestos del año 1995 y dicha constancia está corregida y se mencionó que son 20 anuales del año 1995 y 10 opuestos de 1995, se encuentra rubricado por Weigel, Chionetti y De Victor; a fs. 54 obra un parte de vacaciones del 22/5/95 donde solicitó licencia del año 1994 (10 más 10 opuestos) desde el 22/5/95 al 10/6/95, se toma 20 días y se indicó que restan tomar “total 1995” (30 anuales de 1995 y 10 opuestos de 1995), se encuentra

rubricado por Weigel, Chionetti, De Victor y una firma ilegible en el sector V°B° RR.LL; a fs. 57 se incorporó un parte del 1/7/94 donde solicitó 20 días de licencia del año 1994 a partir del 12/7/94 hasta el 31/7/94, está firmado por Weigel, Chionetti y De Victor y una firma ilegible en el sector V°B° RR.LL., no se computaron días restantes; a fs. 60 consta la afectación a la empresa a partir del 3/12/93.

Las constancias detalladas precedentemente se compadecen con la pericia obrante a fs. 719/728 de la causa “*Weigel Guillermo Adolfo contra LAPA S.A. s/sumario*” –incorporada por lectura al debate-, la cual concluyó que el reclamo indemnizatorio se efectuó, entre otras cosas, por un saldo pendiente de vacaciones correspondientes al siguiente detalle: 3 días del año 1993, 10 días opuestos del año 1995, 40 días del año 1996, 5 días del año 1998 y en relación al año 1999 (por su fecha de fallecimiento) 20 días normales y 7 opuestos; determinando todo ello que el saldo total de vacaciones adeudadas era de 85 días.

Acreditada esta deuda vacacional, corresponde adentrarnos respecto a la incidencia que ésta tuvo en el accidente del vuelo 3142. En este sentido, conforme surge del Legajo Personal del Comandante Weigel y del Informe Final efectuado por la J.I.A.A.C, en los últimos años el nombrado había gozado de los siguientes días de vacaciones:

En el año 1999.....16 días
En el año 1998.....45 días
En el año 1997.....15 días
En el año 1996.....0 días

Cabe detallar que la J.I.A.A.C. determinó claramente que había cumplido un período de licencia de 45 días en la empresa LAPA a partir del 3 de junio de 1998 y su última licencia había sido de 16 días a partir del 15 de abril de 1999.

Asimismo, el Ingeniero Aeronáutico Mecánico Néstor Oscar Pelliza, quien intervino en la realización del informe de la J.I.A.A.C., refirió en el debate que el informe no abarcó el cumplimiento del decreto 671/94, y la razón fue porque del accidente para atrás, en general los pilotos no habían sobrepasado esos límites y habían tomado sus descansos y licencias, que muy hacia atrás se habían salteado algún tiempo de vacaciones, pero eso no influyó para nada en el

accidente. Respecto a Weigel y Etcheverry, dijo que desde el accidente para atrás ambos tuvieron vacaciones, y no se pudo sostener que hubo falta de descanso; que tal vez muy para atrás se veía que no se habían tomado todo el tiempo de licencia, pero dada la distancia no se puede decir que eso haya influido.

El perito Jorge Prelooker en su Informe donde analiza la posibilidad de la existencia del factor fatiga en los tripulantes del vuelo 3142, concluye que: “1°) la información concerniente en la programación de vuelos del cmdte. Weigel procedente de la empresa LAPA demostró ser verosímil y ajustada a la realidad, quedando válida como fuente de estudio; 2°) quedó evidenciado que tanto la actividad de vuelo programada como la efectivamente realizada por el cmdte. Weigel en el período precitado, fue llevada a cabo acorde con los parámetros establecidos por el Decreto 671/94, no registrándose violaciones a los tiempos máximos de trabajo y mínimos de descanso reglamentario; 3°) el hecho de que esta tripulación iniciara su jornada de servicio con el vuelo 3142 permite afirmar que la Fatiga de Vuelo de tipo agudo no tuvo incidencia en el accidente; 4°) puede descartarse asimismo la presencia de fatiga acumulativa como causal del accidente, tendiendo en cuenta que el cmdte. Weigel no había tenido actividad de vuelo en los tres días inmediatamente anteriores al mismo; 5°) tampoco aparecen evidencias de que la fatiga crónica haga jugado un papel como causal del accidente, en vista de la actividad mensual y trimestral del cmdte. Weigel, llevadas a cabo con ajuste a las limitaciones establecidas así como el haber gozado de un período de vacaciones cuatro meses antes del mismo.”

A ello debe agregarse lo declarado por el nombrado perito al momento de prestar declaración en el debate, donde –previa ratificación de su pericia– manifestó en relación a la incidencia del factor fatiga, que analizó la información de la empresa referida a la actividad de vuelo de Weigel y la información de programación pedida a Aeroparque, y se verificó el cumplimiento de la programación original; se cumplió un 87%, se desvió sólo un 12% y eso es bueno teniendo en cuenta las programaciones; constató lo informado por la empresa y esto era confiable.

Agregó que vio que la actividad de Weigel respecto a la reglamentación del Decreto 671/94, estuvo dentro de las normas de actividad y mínimos de descanso; señalando que el factor fatiga no intervino en el accidente; que no era

fatiga aguda porque hacía poco tiempo que estaba trabajando, fatiga acumulativa tampoco porque inmediatamente antes del vuelo tuvo 3 días de descanso, ni fatiga crónica porque Weigel había tenido 15 días de vacaciones en abril (aclarando que esa cantidad, por el Dto.671/94 es suficiente).

Continuó refiriendo que se encontró anomalía en el cumplimiento de vacaciones en la empresa y que se estaba poniendo en orden tal situación, no considerando el perito que esto haya podido incidir en el hecho, quizás sólo en el aspecto cualitativo porque la reglamentación pide que se tomen 30 días por año y 10 opuestos, que hay un período máximo de trabajo de 180 días; las dos últimas vacaciones no fueron concedidas con ese período de actividad (más de 270 días), pero es muy remoto que ese detalle pudiera incidir en el accidente.

Señaló en su dictamen, que la circunstancia de que Weigel haya gozado de tres días de descanso inmediatamente anteriores al 31/8/99 permite suponer que, con el descanso obtenido en ese período, tuvo oportunidad de compensar cualquier vestigio de fatiga remanente de su actividad anterior a tales fechas, lo que también permite descartar la presencia de fatiga acumulada como concausa del accidente.

Finalmente, refirió que Weigel había volado en forma continuada durante 4 meses, dentro de los parámetros reglamentarios, a partir de su última licencia finalizada el 30/4/99. Ese período permitiría, en principio, pensar que la fatiga crónica no tuvo incidencia en el accidente.

Aunado a ello, luego de haber existido algunas divergencias en los dictámenes periciales se llevaron a cabo reuniones con todos los peritos intervinientes (Prelooker, Velasco, Cernello, De Jean y Laphitz), posterior a las cuales acordaron en forma unánime en el acta de trabajo n° 1, que el factor fatiga está ausente como causal, o factor contribuyente, a la ocurrencia del accidente.

Por otra parte cabe agregar que el perito Mc Innis -en oportunidad de declarar ante el Tribunal- refirió que pese a su experiencia no conoció ningún caso en el que haya ocurrido un accidente porque un piloto no se hubiera tomado vacaciones, aunque el descanso del piloto es un factor definitivo; pero aclaró que él no dijo que lo fuera en este caso.

En oportunidad de prestar declaración en el debate, el perito López Camelo, citando al perito Prelooker, refirió que ninguno de los pilotos del vuelo 3142 tenía evidencias de fatiga crónica.

Por lo tanto, teniendo en cuenta la prueba citada, consideramos que el factor fatiga no ha tenido incidencia en el resultado y, en consecuencia, la deuda vacacional que registraba el comandante Weigel no reviste relevancia jurídico penal en este caso.

En virtud de ello, descartada la incidencia del factor fatiga en el siniestro, la imputación formulada por la querrela en cuanto a la existencia de una política empresarial violatoria del régimen vacacional establecido por el Decreto 671/94, tampoco adquiere relevancia jurídica que pueda dar lugar a un juicio de imputación en los hechos aquí investigados.

En este sentido, cabe mencionar que efectivamente se encuentra acreditado que la empresa LAPA adeudaba vacaciones a la mayoría de sus tripulantes de vuelo.

Ello se encuentra constatado en los legajos personales de los pilotos donde obran los pedidos de vacaciones y figuraban los recuadros con las deudas, como así de las declaraciones testimoniales prestadas por los mismos en la audiencia de debate donde ratificaron la existencia de dicha circunstancia, y del reconocimiento efectuado por los peritos intervinientes quienes en el Acta de Reunión n° 4 concluyeron que la empresa LAPA adeudaba vacaciones a un cierto número de sus pilotos al 31/8/99.

Al respecto, sostenemos que esta cuestión no se halla dentro del marco causal que produjo el accidente objeto de este juicio, ya que analizada la situación particular del comandante Weigel, se ha determinado que la fatiga de vuelo no ha sido un factor contribuyente en el siniestro y por lo tanto, se descarta la posible incidencia con relación a los pilotos que se encontraban al mando del vuelo 3142.

En consecuencia, teniendo en cuenta la prueba colectada en el debate y fundamentalmente la contundencia de los informes periciales citados que dan cuenta que el factor fatiga de vuelo no ha tenido incidencia en el accidente, no

corresponde someter el hecho de la deuda vacacional –en particular de Weigel y en general de todos los tripulantes de vuelo- a un juicio de imputación normativa. Ello, en atención a que no se encuentran reunidos los requisitos probatorios que acrediten que dicha deuda resulta una inaceptable elevación del riesgo permitido que haya sido determinante en el accidente materia de este juicio.

El desgaste jurisdiccional (demoras) que produjeron los interrogatorios continuos a todos los testigos respecto al tema de vacaciones en el debate, resultan inentendibles, si tenemos en cuenta que las pericias practicadas en la instrucción ya descartaban de plano la incidencia de este factor en el resultado del accidente. La querrela de la Asociación de Víctimas de Accidentes Civiles, también participó en estas cuestiones y las utilizó como argumento en su acusación.-

7) Seguimiento y supervisión por parte de la empresa LAPA de la actitud psicológica del personal operativo de la compañía

No se encuentra corroborada la imputación efectuada por la parte querellante en cuanto a que la empresa LAPA debía haber implementado un sistema de seguimiento y supervisión de la actitud psicológica del personal operativo de la compañía, que incluyera recursos profesionales suficientes para asegurar dicho control.

Ello es así, en virtud de que la normativa vigente al momento de los hechos no obligaba a las empresas aerocomerciales a controlar en su aspecto psicológico a los empleados de vuelo, sino que dicha función se encontraba bajo la árbitra exclusiva del Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial (INMAE).

Conforme lo establece el Manual Orgánico del Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial, entre sus funciones -referidas al personal militar y civil relacionado con la actividad de vuelo-, se encuentra la de “efectuar el examen médico del personal que corresponda, a objeto de valorar la aptitud

psicofisiológica y conceder la habilitación pertinente” (Conf. MAPO 17, Capítulo II, art. 8).

Cabe mencionar en este punto, que la empresa LAPA - sin obligación normativa alguna- dos años antes del accidente ya había incluido esos tests en las pruebas de ingreso, habiéndolos realizado el Copiloto, no así el Comandante que había ingresado con anterioridad (Conf. Informe final de la J.I.A.A.C, punto 1.13.1).

Teniendo en cuenta lo expuesto, se desprende claramente que no corresponde tener por acreditada esta imputación en atención a que la empresa cumplía con los requisitos normativos exigidos, no verificándose una elevación del riesgo permitido con relación a este punto y, específicamente, respecto a lo mencionado en el párrafo que antecede, LAPA estableció un sistema de control por sobre el deber de cuidado requerido, que normativamente estaba centrado, como “fuente de peligro” dentro de las atribuciones exclusivas de control del Estado Nacional.-

Esta imputación de la querrela resulta absolutamente insustancial por no basarse en prueba alguna aportada a la causa.-

El nexos o relación de determinación de los exámenes psicológicos en el resultado, en el absoluto y exclusivo ámbito de aplicación del INMAE, si bien puede presumirse, no pudo determinarse.-

8) Programación de Tripulaciones

Con respecto a la imputación referida a que se debía haber evitado la programación conjunta del Comandante Weigel y el Copiloto Etcheverry, en atención a los antecedentes negativos de ambos y que el primero de ellos se encontraba doblemente inhabilitado para volar por encontrarse vencido en vacaciones y CRM, sostenemos que el plexo probatorio reunido en la sentencia no permite acreditar que la dupla de pilotos al mando del vuelo 3142 haya sido inconveniente.

En primer lugar, debemos aclarar que conforme se señalara en los puntos precedentes, no se encuentran probadas las circunstancias tenidas en cuenta en la acusación para sostener que la programación conjunta resultaba inadecuada,

puesto que ya hemos descartado que el comandante se hallara doblemente inhabilitado y que el copiloto poseyera antecedentes negativos de vuelo.

Asentado ello, corresponde analizar si la programación del vuelo siniestrado violó las pautas contenidas en alguna norma general o de la empresa, que impidiera colocar al mando de la aeronave a Weigel y Etcheverry en forma conjunta.

Respecto a ello, encontramos que no existe norma alguna que regule las pautas que deben tenerse en cuenta para efectuar una programación de vuelo, surgiendo de la prueba colectada en el debate que cada empresa aerocomercial establece sus propios patrones al respecto.

El principio general, que varias veces hemos escuchado en el debate, sostiene que una vez habilitados, “todos vuelan con todos”.-

El único parámetro que en general mantienen los programadores -como pauta- resulta ser la de evitar la conjunción de un comandante y un copiloto sin experiencia –ambos- en la línea. La pauta que marca el límite de experiencia, a partir de la cual se considera que ya no tiene limitaciones –nos referimos a los dos casos- se verifica luego de una cantidad de horas de vuelo, que en general se cumplen alrededor de los tres meses de antigüedad en la línea, dependiendo –por supuesto- de la cantidad de horas voladas en ese lapso.

En el caso que nos ocupa, ambos tripulantes tenían sobrepasado en exceso ese umbral límite, ya que comenzaron su actividad en esos puestos a fin del año 1998 en el caso de Weigel y a principios del año 1999 en el de Etcheverry. Así fue expresado en el debate mediante los testimonios de quienes se especializan en el tema. Por eso, el concepto también vigente en la actividad que dice que “Comandante nuevo vuela con copiloto viejo” y viceversa, se refiere a un lapso temporal que no se verifica en este hecho, donde se había superado holgadamente esa pauta.-

En este sentido, corresponde mencionar el testimonio prestado en el debate por Carlos Leyes, quien estaba a cargo de la programación de la empresa LAPA al momento del accidente, habiendo manifestado una amplia experiencia en el tema, refiriendo que era experto en programación de tripulación, con experiencia en la empresa Aerolíneas Argentinas por haber trabajado allí hasta 1995 en igual área, llegando a tener el máximo cargo en el departamento de

programaciones; que pasó por todas las funciones de programador hasta llegar a la jefatura de tripulación, donde controlaba a todos los programadores de las distintas líneas. Concretamente, en relación a las pautas de programación que había en LAPA desde 1997 a 1999, refirió que generalmente son las mismas en todas las líneas y que aquellas se referían a sí el piloto estaba en instrucción, estaba ingresando a la empresa o estaba ascendiendo, y esa información es la que se tenía en cuenta para programarlo.

Agregó, que una vez ascendido a comandante o recién liberado en la línea, una de las restricciones eran los aeropuertos complicados y se programaba al comandante nuevo con un copiloto de mucha experiencia; que se toman distintos parámetros para determinar cuándo un piloto tiene experiencia, por ejemplo que pueden ser 200 horas, que las cumplen en tres meses aproximadamente, recalcando que esto era así en LAPA y en Aerolíneas Argentinas, indicando que en LAN son 100 horas, o sea que LAPA duplicaba esas horas para considerarlo experimentado, que pasadas las 200 horas, no hay otras pautas; todos vuelan con todos.

En cuanto a Weigel, dijo que fue habilitado en diciembre de 1998, o sea que en agosto de 1999 era un piloto experimentado en la línea; tenía mucho más de 200 horas, y podía ser programado con cualquier piloto, y respecto del copiloto Etcheverry, si bien no recordaba la experiencia que poseía, refirió que si tenía siete meses en esa función, cumplía el recaudo de la experiencia. En concreto, indicó el testigo que no encontró ni tuvo ninguna objeción en la programación conjunta de los pilotos del hecho aquí investigado.

Debe destacarse que Leyes –programador en LAPA a la fecha de los hechos-, y por ello responsable de la programación que aquí se cuestiona, poseía máxima idoneidad en sus tareas, lo que se demuestra por su experiencia anterior en la empresa aérea más importante del país (creída como la más segura). Justamente en Aerolíneas Argentinas desempeñó el cargo máximo en esa área, supervisando la totalidad de las programaciones.-

Aquí se nos plantea una cuestión lógica que torna inexplicable la acusación que efectuó el Ministerio Público Fiscal a Chionetti, en cuanto a que como Gerente de Operaciones al momento de los hechos, no observó o cuestionó la programación de la dupla.-

Con independencia de que el mencionado Chionetti, recién asumía esas funciones, unos pocos días antes, según se acreditara en autos, es absolutamente inexplicable que quien programara ese vuelo –Leyes- no haya sido ni siquiera imputado en la Instrucción.-

El silogismo es claro, si la Fiscalía consideró que la programación era indebida y peligrosa, o que elevaba el riesgo permitido; ya que ese debe ser el punto de partida para poder empezar a tratar un segundo escenario marcado por la imputación a Chionetti, el especial interrogante que se nos abre es qué pasó con el principal responsable de la programación.-

Buscamos una respuesta y nos encontramos con que Leyes no solo nunca fue imputado, como adelantáramos, jamás fue ni siquiera citado como testigo. Recién aparece en los ofrecimientos de prueba para el debate, pero propuesto únicamente por las defensas y no por los acusadores. Esta no es una actitud natural de quien objeta la programación y pretende en la acusación gestar una imputación indirecta, obviando a la principal durante toda la causa.

La posición en la que se encuentra la querrela representada por el abogado Wortman Jofre es similar, aunque sin la particularidad de la imputación a Chionetti por no objetar la dupla. El letrado formula estos cargos a todos los imputados de la empresa, también obviando el lógico paso por el programador y con las mismas deficiencias ya señaladas respecto a la otra parte.-

Pero en este caso ya ni siquiera se sigue un mínimo esquema razonable para elevar este hecho como imputación al presidente de la empresa o al gerente general, ya que en ningún momento siquiera se menciona que conocieran como estaba conformada la tripulación ni sus experiencias de vuelo, lo que obviamente por su rol no tenían porque saber. Los filtros de la imputación objetiva ni se mencionan y ni una cita se realiza que permita enlazar o relacionar este supuesto foco de peligro –descartado como hecho acreditado en este punto- con los imputados a quienes se pretende afectar.

Como en otras oportunidades hemos señalado, culminaremos este tema aquí, obviando realizar consideraciones subjetivas que son sencillas de deducir, pero que entendemos no nos corresponde efectuar en la sentencia.-

Siguiendo con el relato de la prueba que nos permite afirmar que este hecho no se encuentra verificado, corresponde mencionar que el imputado

Gabriel Borsani, al ampliar su declaración indagatoria en el debate y refiriéndose específicamente a la imputación acerca de la programación de vuelo, hizo entrega al Tribunal de una copia del Manual de Operaciones de la Empresa LAN –MOE LAN-, para hacer una comparación con los niveles de experiencia del vuelo 3142 y verificar si tenían o no experiencia para estar programados en el mismo vuelo.

En primer término, aclaró diversas cuestiones con el objeto de lograr efectuar la comparación que pretendía entre LAN y LAPA, especificando que es distinto efectuar vuelos internacionales que de cabotaje, ya que se adquiere más experiencia en cabotaje por la cantidad de despegues y aterrizajes.

Asimismo, dijo que la flota del B 737 es similar a la del A 320 para compararlos, y efectuó un análisis de ello, señalando que en LAN, está el Director de Operaciones y el Subgerente de Flota (en LAPA sería el gerente de operaciones y el jefe de línea). Se dice en ese MOE (LAN) que el subgerente de flota informará al departamento de roles los niveles de experiencia para asignar tripulaciones, teniendo en cuenta la experiencia del piloto y la complejidad del aeropuerto.

En este sentido, refirió que en la página 22 del MOE LAN, se determinan cuatro niveles de experiencia para comandantes y copilotos y un nivel especial, indicando que el Nivel 1 marca que están en proceso de instrucción o fuera de estándar y que sólo volarán con inspectores, o instructores calificados; el Nivel 2, sería cuando terminan la instrucción y aprueban su chequeo, al día siguiente que terminan la instrucción, es decir, ya estarían designados como comandantes; en el Nivel 3, están los pilotos que hayan completado 200 horas de vuelo en el avión, esto es por la experiencia en el avión y que no hayan fallado en line check -inspección final, último vuelo que define si sale a comandante- y recurrent de simulador en los últimos 6 meses; en el Nivel 4, se encuentran los pilotos que tengan 300 horas en el avión y que no hayan fallado line check y recurrent de 6 meses, indicando que este es el máximo nivel de experiencia; en cuanto al Nivel 5, dijo que no hay este nivel, y el Nivel 6, es para instructor.

Aclarado ello, señaló que en el punto b del MOE de LAN se menciona a los que tengan experiencia previa –acotando que Weigel había sido comandante de SAAB y copiloto de B 737 1.200 horas- y hayan ingresado habilitados.

Puntualizó que de acuerdo a ese Manual de Operaciones, cuando él ingresó a la empresa LAN le dieron el Nivel 5 -que ahora no existe- y lo llevaron a 4.

En cuanto a aquellos pilotos que no aprueban el reentrenamiento le dan un nivel inferior (si era 4 baja a 3), que se mantiene en ese mismo nivel hasta su próximo chequeo al año.

En cuanto a la aplicación del procedimiento, manifestó que se tienen en cuenta si los aeropuertos son más complicados (montaña, sin ILS o con complejidad).

Que la Jefatura de Roles es la responsable de aplicar los niveles de experiencia y cumplirlos a rajatabla, indicando que en LAPA aplicaban los mismos criterios, ya que reunían pilotos con más experiencia y menos experiencia.

Finalmente y luego de determinar el nivel que le corresponde a cada piloto, explicó que se suman los niveles para conformar las parejas y da una tabla que comprende el mínimo que debe sumar la pareja diferenciando entre alta, media o baja complejidad, teniendo en cuenta los tipos de aeropuertos.

Respecto a las horas de vuelo de Weigel, señaló que tenía 1.700 en B 737-200 (más de 1.100 de copiloto y más de 500 de comandante), superando de ese modo el Nivel 4, del mismo modo que Etcheverry, según la tabla de LAN, los dos son Nivel 4, o sea que podían operar en aeropuerto de alta complejidad y el día del accidente iban a Córdoba que es de baja complejidad (en la página 27 del MOE de LAN se indica que Aeroparque y Córdoba son dos aeropuertos de baja complejidad). Y Weigel ya tenía 1.700 horas en función de comandante (1.200 de SAAB y 500 de B 737); entonces superaban las 300 horas exigidas para el nivel 4, y si LAN, que es la empresa Nro. 11 del mundo en seguridad, determina eso, quiere decir que ellos en LAPA estaban más que cubiertos.

La explicación brindada por Borsani no se vio controvertida por otro elemento de prueba recolectado en el debate, señalándose que sus dichos se encuentran corroborados por el testigo Eduardo Gaspari –ex piloto de LAPA, actual piloto, instructor y Gerente de Operaciones de la empresa LAN Argentina- quien al prestar declaración testimonial en el debate refirió con

relación a la selección de la pareja en la programación de vuelo, que es un tema amplio y no normativo; que la calidad o seguridad del vuelo en la conformación de tripulaciones empieza en la selección del personal y esto es crítico para aplicar determinados métodos, para asegurar una conformación homogénea; que las personas se pueden medir por conocimiento, habilidad y experiencia, que el método a utilizar es con experiencia, ruta y función que desempeñan, que puede ser por calificaciones de aeropuertos y tripulantes en función de experiencia previa, pero en esos métodos no intervienen condiciones emocionales o sociales.

USO OFICIAL

Agregó que dependiendo de la experiencia, se le asigna función de comandante o copiloto; que los sistemas son fácilmente administrables para que no dependan de un individuo y que lo pueda hacer cualquiera, y la forma que se discrimina experiencia es horas de vuelo acumuladas en compañía, en ruta y capacitación específica; que la sumatoria del puntaje de ambos pilotos nunca debe ser inferior a la sumatoria del aeropuerto y no dependen de su decisión; que ese puntaje se toma por experiencia previa sumada y experiencia en ruta que la empresa le otorga en capacitación y dentro de la compañía; que cada vez que se cambia de aeronave vuelve a 0, la experiencia es en cada aeronave y cada ruta; que la calificación previa son los requisitos para acceder a esa función, y cuando accede vuelve a 0. Finalmente, refirió que el criterio aplicable para conformar una pareja de vuelo debería ser en cualquier empresa como en LAN.

Asimismo, en cuanto a las pautas de programación de vuelos prestaron declaración en el debate Alejandro Salvat quien aclaró que actualmente se desempeña en la empresa Aerolíneas Argentinas (AA) como comandante de B 747, que no trabajó en LAPA y que para el 31 de agosto de 1999 era gerente de seguridad de vuelo en aquella empresa, señalando en cuanto a cómo se programaban las parejas de vuelo en AA, que no había ningún parámetro; que siempre se evitó que volaran dos personas que tuvieran problemas personales y que el resto era como salía de programación, teniendo en cuenta vacaciones, parte médico, instrucción, etc..

Por su parte, Miguel Angel Moreno -en el año 1999 Gerente de Operaciones de SW-, manifestó que el programador llenaba los planes de vuelo, y, en el caso de que tuvieran que volar comandantes muy nuevos (considerados

así durante uno o dos meses) y se los liberaba, se los programaba con copilotos antiguos, y dependía de la performance de cada uno.

En ese mismo sentido, el testigo Marcelo Gallino al prestar declaración en el debate dijo que las pautas para programar a los pilotos eran tener en cuenta la experiencia y antigüedad en la aeronave, tratamiento este que resulta similar en todas las compañías aéreas. A modo de ejemplo, mencionó que una pauta era que con menos de 100 horas no había que juntarlo con alguien que tampoco las tuviera; pero que no hay programaciones de acuerdo a la personalidad de los pilotos, indicando que un piloto de 1.700 horas de vuelo en el avión y un copiloto de 500 horas de vuelo en el avión, no tienen ninguna restricción para su programación conjunta.

Analizada la prueba referenciada, corresponde concluir que la programación de la pareja de vuelo conformada por Weigel y Etcheverry, cumplía con todos los diversos parámetros tenidos en cuenta por distintas empresas aerocomerciales citadas (Aerolíneas Argentinas, SW, LAN – incluyendo LAPA-), ello considerando que el Comandante tenía 1700 horas de vuelo de las cuales más de 500 fueron al mando, y el Copiloto poseía 560 horas en el avión –B. 737-200- , encontrándose ambos –en la función de comandante y copiloto, respectivamente- piloteando dicha aeronave desde hacía más de siete meses.

También, del plexo probatorio se desprende claramente que la programación de vuelo en LAPA y en el resto de las empresas aerocomerciales establecían distintos patrones relacionados con la experiencia registrada por el piloto en el avión y el tipo de aeropuerto, no requiriéndose para la programación de vuelo tener en cuenta aspectos subjetivos del personal, a excepción de circunstancias muy particulares, tales como serias peleas entre los tripulantes o solicitudes especiales de algún piloto respecto a no volar con otro determinado; recalándose al respecto que estas particularidades no se verificaron entre el comandante y el copiloto del vuelo 3142.

En consecuencia, entendemos que de acuerdo al plexo probatorio reunido en el debate, no se ha podido acreditar la imputación efectuada por las partes acusadoras.-

9) Mantenimiento de los aviones

La querrela en su imputación sostuvo que la empresa LAPA descuidó y desatendió el mantenimiento de los aviones, con falta de equipamiento adecuado, falta de personal técnico especializado, falta de herramientas suficientes, así como la carencia de un sistema de detección temprana de fallas y solución satisfactoria de las mismas.

En primer lugar, dicho reproche no posee nexo causal directo con el resultado por lo cual no corresponde tenerlo en consideración al efectuar un juicio de imputación. Ello es así, en virtud que de acuerdo a la materialidad detallada en el punto que antecede y las consideraciones realizadas en el prólogo y en el punto específico del nexo causal, cualquier circunstancia referida al mantenimiento de la totalidad de las aeronaves de LAPA no ha tenido incidencia alguna en el accidente del vuelo 3142, o sea no se ha visto reflejado en el resultado o en el hecho.-

En ese sentido, la JIAAC en su Informe Final refirió que como conclusión de los trabajos realizados no se han podido detectar fallas de material o del mantenimiento de la aeronave LV-WRZ que hayan sido causales del accidente, indicando que la revisión de la documentación de mantenimiento del avión permite concluir que ésta se realizaba de acuerdo a las especificaciones del fabricante y a las normas y reglamentaciones de la autoridad aeronáutica (Cfr. Puntos 1.6.2, 1.6.3, 1.18.2.1 y 3.1.26).

Descartada por completo por los expertos intervinientes cualquier tipo de falla mecánica en el avión siniestrado, conlleva a la falta de conexidad de la imputación sostenida por la querrela con el resultado o hecho objeto de este juicio, eliminando cualquier posibilidad de imputar penalmente a los procesados en autos respecto a cuestiones relacionadas con el mantenimiento de las aeronaves en la empresa LAPA, ya que la teoría de la imputación objetiva aplicada al caso, exige una elevación del riesgo permitido en concreto, es decir que haya puesto en peligro la seguridad de vuelo y con ello contribuido a causar el accidente investigado en el marco de estas actuaciones. En el mismo sentido, no hay relación de determinación entre el accidente y cualquier omisión de deberes de cuidado relacionados con el mantenimiento de las aeronaves.-

Sin perjuicio de ello, corresponde señalar que además de no tener nexo causal con el resultado, la imputación formulada por la querrela tampoco se encuentra acreditada, ya que el plexo probatorio reunido en el debate no permite tener por cierto –como sostiene la parte acusadora- que LAPA, privilegiando el cumplimiento del plan comercial por sobre la seguridad aérea, volaba con aviones en condiciones límites de operabilidad segura o directamente peligrosa para volar.

Ello es así en atención que la gran mayoría de los pilotos que fueron interrogados sobre el mantenimiento de los aviones, han sido contestes al manifestar que jamás en LAPA habían volado aviones en condiciones “no go”, es decir, aeronaves que no posean las condiciones mínimas de seguridad establecidas en la MEL para salir a volar.

Aquí corresponde aclarar que la MEL –Minimum Equipment List- es el manual donde se precisa de acuerdo a cada falla de los componentes de la aeronave, si el avión está “go” o “no go”, es decir si se encuentra en condiciones de volar o no, precisando también si un arreglo puede ser diferido –que el avión salga a volar y luego sea arreglado- o no –el avión debe permanecer en tierra hasta tanto sea reparado-.

En este sentido, corresponde citar los testimonios de Raúl Bredeston “Que nunca voló un avión no go, aclarando que go es cuando a pesar de que falten ciertos elementos, el avión puede volar”; Gustavo Spinelli “Agregó que no tiene conocimiento de que alguien haya volado un avión no go... en cuanto a quién determina si un avión es go o no go, manifestó que lo hace mantenimiento y el comandante, y que si hay discrepancia, el responsable y el último que lo determina es el comandante”; Napoleón Taboada “Recalcó que jamás voló un avión no go, y que un avión con alarma sonando es no go; Marcelo Velazquez “...tampoco voló aviones ‘no go’”; Enrique Diaz “Refirió que rechazó muchas veces aviones ‘no go’”; Daniel Mendez “Afirmó que definitivamente nadie voló un avión ‘no go’ en LAPA, que no es una conducta normal ni profesional”; Jorge Biró “Agregó que no voló aviones ‘no go’”; Rodolfo Héctor Argimon Feldman “...dijo que nunca voló con avión en condiciones ‘no go’”; José María Patetta “Señaló que no voló aviones no go, que no hubiera aceptado volar un avión en condiciones no go, y no conoce a nadie que haya volado en esas condiciones”;

Gustavo Pagliarini “Dijo que jamás fue obligado a volar en condiciones no go y no conoce ningún caso”; Flavio Schuster “Dijo que no hizo vuelos no go, que recuerda haber cambiado de avión por algún ítem no go, pero no voló en aviones que no estuvieran en condiciones”; Daniel Amigo “Agregó que nunca tuvo presión para realizar un vuelo con un avión no go; que sí tuvo cancelaciones de vuelo por alguna falla y no se salía por ser no go”; Mario Segui “...en LAPA, no tuvo ninguna situación crítica; nunca estuvo en un vuelo con un avión no go”; Eduardo Casado “Manifestó que el nivel técnico de los instructores era excelente, que nunca voló aviones no go”; Carlos Molteni “Expresó que varias veces declaró aviones “no go”, pero nunca los voló y no conoce ningún piloto de LAPA que lo haya hecho”; Guillermo Madariaga “Recordó un avión con APU fuera de servicio (no go por la MEL), en el cual el comandante era Ferrante, quien tomó la decisión de no volarlo por confort de los pasajeros, y no hubo presión de LAPA para salir con ese avión”; Edgardo Raimondi “Indicó que es probable que haya rechazado aviones por estar “no go”; que pueden encontrarse fallas de último momento, pero no es habitual que esté en esas condiciones. Que nunca voló un avión que estuviera no go”; Guillermo Deroche “No recordó ningún episodio en LAPA particular importante para relatar acerca de aviones no go, ni discusiones con comandantes”; Jorge Cambiagno “Que nunca tuvo que despegar un avión no go, y sus compañeros tampoco”; Dario Gianetti “manifestó que no conoció ningún caso en que un comandante volara con avión no go, ni hubo presión empresaria para volar aviones no go”; Francisco Carrión “Por otro lado, dijo que nunca, de 1995 a 1999, la empresa aconsejó a los pilotos volar con aviones no go, y en su caso siempre voló con aviones habilitados y en los que se levantaron las novedades, y siempre se cumplió con la MEL, no conociendo ninguna persona que en LAPA le hubiera tocado volar un avión no go”; Matías Schwindt “Señaló que está seguro que en LAPA no tuvo que iniciar vuelo ni salió con aviones en condiciones no go”; Diego Cersosimo “Agregó que mientras se desempeñó en LAPA no voló aviones no go...”; Marcelo Gallino “Señaló que en LAPA no se acostumbraba a volar aviones no go...agregó que ... discrepa con Piñeyro; que nunca voló un avión no go, que no le pagan por eso, sino justamente por lo contrario”, entre otros.

Por otra parte, los mecánicos que declararon en el debate refirieron estar habilitados para la aeronave correspondiente, habiendo trabajado algunos de ellos -en un primer momento- bajo la supervisión de un mecánico más experimentado, que la cantidad de herramientas y repuestos eran suficientes, que no habilitaban aviones para salir a volar que no hayan sido reparados o sin un repuesto indispensable que afecte la seguridad de vuelo y que, comparada con otras empresas, LAPA era similar o mejor, citándose al respecto los testimonios de: Gabriel López “Que si el avión estaba no go, no volaba, y nunca le pasó ver lo que muestra Piñeyro en la película”; Mariano Goggi “...nunca supo que una aeronave haya salido no go”; Juan Pablo Gonzalez “Refirió que tenía habilitación de mecánico con equipo radioeléctrico (MERA) para la legislación chilena, no para la argentina, y su desempeño era bajo supervisor; que Tezzio y Otero eran MERA, que cuando entró en LAPA, hizo un curso de 15 días de seguridad básica -parqueo del avión, aceite, llenado de libros, manual general de mantenimiento-, y que después de declarar la empresa lo siguió instruyendo”; Alejandro Mendez “que él se recibió como técnico aeronáutico e hizo los cursos para la habilitación que da la Fuerza Aérea dentro de LAPA, adonde entró con la patente C, que lo autoriza a desempeñarse como jefe de mantenimiento, siendo una de las funciones liberar el curso de aviones, agregando que en LAPA tenía licencia como mecánico de mantenimiento mayor, que estaba habilitado para B 737-200... que en LAPA ahí había un representante de Boeing en B 737 afectado a la empresa, de nombre Mike, que luego pasó a Aerolíneas Argentinas”; Javier Bruno “Refirió ser mecánico, que actualmente trabaja en Gol, y que se desempeñó como tal en mantenimiento de línea en LAPA, desde julio de 1998 hasta octubre de 1999, realizando todas las tareas en la misma bajo supervisión de una persona habilitada, ya que recién en el año 2005 obtuvo su acreditación..que al tiempo de ingresar en LAPA, hizo un curso de familiarización con el avión, capacitándose en sus sistemas; que no fue un curso continuo, fueron dos semanas y luego otras dos; y que también realizó un curso de extinción de incendios... en cuanto a la inspección diaria, señaló que en ella se resuelven parte de los problemas que el avión tuvo en la última etapa, por ejemplo, si la cubierta estaba gastada, se cambiaba, que hay una planilla con el detalle ítem por ítem de lo que tienen que hacer, y había gente suficiente para

poder realizar dichas tareas... Que en LAPA había 25 personas, lo que considera por su experiencia un muy buen número, y dos inspectores por turno... agregó que había dos o tres cajas de herramientas por turno y que el pañol tenía herramientas técnicas”; Cristián Tesio “Manifestó que ingresó en LAPA en febrero de 1997 y estuvo hasta su quiebra, desempeñándose como técnico en comunicaciones aeronáuticas, haciendo trabajos de electricidad, radiocomunicaciones y electrónica en las aeronaves; agregando que tenía habilitación MERA, y que ahora trabaja en LAN...Dijo que su trabajo consistía en cerrar las novedades de los RTV de cabina, y hacer inspecciones del avión, periódicas, diarias, y en tránsito; cumplía funciones radioeléctricas y colaboraba con los mecánicos; que para ello hizo cursos de rampa y tránsito de B 737-200, que están incluidos en el manual de mantenimiento... Señaló que la Gerencia de Mantenimiento estaba compuesta por jefes de turno (uno por turno –eran 5 turnos-), team leaders y mecánicos. Que los turnos dependían de los horarios, y había alrededor de 20 empleados por turno; dentro de cada uno había un jefe, un team leader, mecánicos y también los inspectores de la gerencia de control de calidad. Señaló que a su entender, daban abasto para cubrir la necesidad de la flota”; Leandro Manichio “Manifestó que trabajó en LAPA desde enero de 1998 hasta el 2003; que ahora es supervisor en LAN, y tiene habilitación C de mecánico de mantenimiento, que la obtuvo en el 2002. Que en LAPA, estuvo bajo supervisión hasta que obtuvo la licencia después del 2000, que era mecánico de mantenimiento de línea, donde se despachan los aviones... que en cada turno había un Jefe de turno, un supervisor, un inspector y mecánicos, que estaban divididos en grupos y ellos eran “ECO”, eran 14 o 15 personas aproximadamente, y el horario de 14 a 21 horas. . Que el jefe era Dallagiovana, el supervisor era Daniel Meyer (que lo hacía desde la camioneta), y los demás eran Tesio, Juan Pablo González (que estaba bajo supervisión del anterior), Otero, Romero, Panunzio, Centurión ...y Gastón López... en cuanto a la cantidad de gente que formaba el grupo, dijo que había trabajo, pero que estaba bien, quizás estaba justa... que había herramientas y elementos, pero no en abundancia, que quizás en ese momento la expansión fue tal que los sobrepasó y había cosas que faltaban y trataban de hacer su trabajo con total conciencia,, que a veces había cosas que no se podían hacer y se alquilaban a Aerolíneas

Argentinas, y si había algo que no podían hacer lo reportaban al jefe y éste al gerente... reiteró que en LAPA siempre se trabajó con conciencia aunque quizás no tenían infraestructura en abundancia; agregando que los aviones que se tenían que quedar en el piso se quedaban”; Ariel Oppido “Refirió ser técnico aeronáutico, y desempeñarse actualmente en LAN; habiendo trabajado en LAPA desde julio de 1998 hasta que quebró en 2003. Indicó que primero fue mecánico aeronáutico, luego se recibió de técnico aeronáutico, e ingresó a LAPA como ayudante de otro mecánico habilitado, a quien asistía, ya que él nunca estuvo habilitado porque no le alcanzaban los años de experiencia; que trabajaba en la parte de mantenimiento. Que el organismo le exige una experiencia de cinco años para darle la habilitación para liberar un avión y en LAPA no la tuvo, por eso siempre trabajó bajo supervisión...que apenas ingresó hizo un curso básico del avión B 737-200, en 1999 hizo el curso completo de ese avión y luego, en 2001 ó 2002, un recurrent”; Enrique Meyer “Manifestó que es técnico aeronáutico desde 1985; que empezó a trabajar en Austral como mecánico (tenía habilitación de la Fuerza Aérea), donde estuvo 4 o 5 años; luego trabajó como mecánico en Aerolíneas Argentinas otros 4 o 5 años; en otra empresa de servicios aeronáuticos que prestaba servicios a terceros con empresas americanas y latinoamericanas y después, en febrero de 1997, entró en LAPA, donde fue mecánico y luego supervisor de un turno de trabajo, y se desempeñaba como inspector de mantenimiento cuando cerró la empresa... que la mayoría de los mecánicos del turno que tenía a cargo, ahora ocupan cargos importantes en otras empresas, ya que LAPA fue una buena escuela de aprendizaje... que no se permitía que un avión sin repuestos saliera a volar; que la normativa se respetaba en LAPA y en todas las aerolíneas, y nunca le ocurrió que salga un avión que no estuviera en condiciones, y nunca vio que LAPA despachara un avión de ese modo”; Claudio Romero “Manifestó que actualmente es mecánico de mantenimiento de aeronaves en LAN argentina, donde está desde hace tres años... que ingresó a LAPA en 1993 y estuvo hasta la quiebra...que estudio mecánico de mantenimiento de aeronaves, se recibió en 1988...en LAPA obtuvo la habilitación para trabajar, primero trabajo con licencia con supervisión y luego solo. Cuando entró en LAPA ya tenía la licencia y trabajaba bajo supervisor...dijo que realizó el curso inicial de B 737-200 al año de haber

entrado, aproximadamente, y luego el recurrent cada dos años”; Domingo Dellagiovana “Manifestó ser técnico aeronáutico, que empezó su carrera en 1978 en Aerolíneas Argentinas, donde estuvo 14 ó 15 años, luego fuera del país, y en 1993, cuando regresó, entró a LAPA y estuvo ahí hasta 2003, luego pasó a Federales y a SW y actualmente está en LAN Argentina.... que en LAPA fue mecánico de mantenimiento licencia C, a los dos años fue inspector de aeronaves, y luego de otros dos años fue jefe de turno hasta el final de la empresa... en cuanto a su trabajo, dijo que había días con más recarga de tareas que otros (por la cantidad de gente que trabajaba) y que a veces había repuestos y a veces no, pero era algo cotidiano, que si no se podía hacer se pedía que se compre... aclaró que en su turno se tomaba con responsabilidad el trabajo para liberar aviones para el vuelo en cuanto a equipos mínimos para liberar el avión... que los vuelos que él liberó en los RTV en que reconoció su firma, no se ponía en peligro la seguridad de vuelo”; Gustavo Acevedo “Manifestó que es técnico aeronáutico, que comenzó su tarea aeronáutica en Aerolíneas Argentinas en 1990 donde estuvo como mecánico hasta 1996, que luego se retiró a la actividad privada, y entró en LAPA en octubre de 1998, quedándose hasta el 2000, que luego estuvo fuera del país y ahora está en LAN Argentina... que cuando entró en LAPA, ya se encontraba habilitado... que comparando el funcionamiento de mantenimiento de LAPA y de Aerolíneas Argentinas, dijo que era bastante similar, que no había grandes diferencias”; Dulio Delgado “Dijo que en los años que estuvo en LAPA, fue adquiriendo habilitaciones de B 737-200 (después del año), B 737-700 y B 757, y mientras tanto hacía tareas bajo supervisión... en cuanto al funcionamiento de mantenimiento en general, refirió que no tuvo problemas por falta de un componente, que si faltaba era porque no había stock o demorado en aduana o había que pedirlo, y tenían las herramientas básicas que eran de la empresa, y él como profesional a veces tenía elementos propios; que tenían días más sobrecargados por la cantidad de gente y si no llegaban a hacer la tarea, pasaba al otro turno, y si no se hacía la tarea el avión no salía”; Nicolás Caligaris “...que daban abasto con la cantidad de mecánicos y el equipamiento – repuestos y herramientas-, no recordando que eso fuera un problema; que nunca hay un stock completo de elementos en las empresas, que si no había repuestos en el pañol, había cosas que se podían diferir según la MEL, pero si el avión no

podía salir no salía, y si no se podía hacer el trabajo el avión se quedaba, creyendo que no había salido un avión sin arreglos... por su experiencia en United y en TAM, indicó que las prestaciones de LAPA no eran malas, que el mantenimiento no era malo, que era en sí muy parecido a todas las empresas...”; Maximiliano Iván Gardelliano Arroche “Dijo que no recordaba la cantidad de mecánicos que había, y tampoco no haber tenido repuestos suficientes o que no le hayan dado repuestos”; Miguel Lucifora “Dijo que es ingeniero aeronáutico y trabaja en Aerolíneas Argentinas desde hace dos años, donde es Gerente Técnico; que desde el año 1983 y casi diez años, trabajó en DNA, como inspector, ingeniero y jefe de transporte; que a partir de 1993 trabajó en la JIAAC y en empresas pequeñas charteras, y desde 1994 hasta septiembre de 1998 estuvo en LAPA (como Gerente de control de calidad y representante técnico); luego en TIMEN –taller aeronáutico en Don Torcuato- y en Sky Wells...que en LAPA su función consistía en que se cumplieran los procedimientos de mantenimiento, inspecciones, control de calidad de los servicios y registros de los mismos...que la empresa funcionaba de acuerdo a los procedimientos y se cumplían todos ellos...que la cantidad de dotación de mecánicos era adecuada y estaba habilitada por la DNA para realizar el mantenimiento de aviones de la empresa”; Andrés Brancale “Que la habilitación como mecánico la tenía desde antes de estar en LAPA; que estuvo en Fuerza Aérea en 1978 y en Aerolíneas Argentinas de 1984 a 1992. Señaló que no había gran diferencia entre esta última y LAPA...que no conoce ningún caso de un avión que haya salido sin un repuesto indispensable que afecte la seguridad de vuelo; Martín Donnari “Dijo que tenía a su cargo el área de inspección de aviones, talleres, recepción y supervisión técnica de los mecánicos de escala, de talleres de componentes que era productiva y su área de control de calidad...que LAPA tenía la cantidad adecuada de mecánicos para las tareas que tenían que cumplir... que antes de estar en LAPA, estuvo en Aerolíneas Argentinas, y ahora es director de mantenimiento de LAN Argentina, y compara y califica a LAPA adecuada en cuanto a seguridad de vuelo. Agregó que en LAPA fueron pioneros en muchas cosas, entre ellas ISO 9001 en mantenimiento, primeros en realizar chequeo C de aeronaves nuevas B 737-700, y era de lo más alto que hubo en el país”.

Entonces, además de no poseer nexo causal con el accidente objeto de este debate, la copiosa prueba reunida en el juicio y que fuera referenciada precedentemente, permite descartar cualquier imputación con relación al mantenimiento de las aeronaves de la empresa LAPA que haya puesto en riesgo la seguridad aérea en general –circunstancia esta que no integra el objeto de este juicio-; y por su contundencia y proporcionalidad, desvirtúa por insuficientes y precarios, los elementos de cargo señalados por la querrela para fundar tal imputación.

Respecto a esto último, cabe aclarar que la parte querellante destaca los testimonios de siete comisarios y auxiliares de vuelo que señalaron diversas fallas en los aviones tales como falta de luces de emergencia, butacas flojas, mesitas rebatibles trabadas y toboganes inoperativos, declaraciones éstas que no permiten inferir que los aviones hayan volado en condiciones “no go”, ya que no se determinó si fueron reparadas esas fallas antes de la partida de los vuelos y de que manera éstas estaban contempladas en la MEL, agregándose además que la decisión final de habilitar el vuelo no se encuentra dentro de las funciones de dichas testigos, sino que la determina el sector de mantenimiento y el comandante y, en caso de discrepancias, la última palabra es la del comandante (Conf. Art. 84 del Código Aeronáutico y declaraciones testimoniales de pilotos, entre las que se destacan la de Spinelli, Burutarán, entre otras.).

Al respecto, la querrela citó los dichos de Carla Calabrese y María Victoria Bartet, de cuyas declaraciones prestadas en el debate, si bien surge la realización de varios informes, no se desprende con certeza que los aviones hayan salido en condiciones “no go”, refiriendo la última de las nombradas que Carla Calabrese era comisario y voló bastante con ella, participando en sus registros técnicos, manifestando en particular del registro obrante a fs. 14578 –el que fue aportado en la etapa instructoria-, que lo confeccionó Carla Calabrese y la compareciente completó el punto 7, lo firmó y la aclaración de firma es su letra; que el visto bueno del comandante, donde dice Borsani es su letra, que ahí pone el nombre; lo que significaba que Borsani era el comandante del vuelo y él lo tenía que firmar. Aclaró que esto se lo informa en primer lugar la auxiliar a la comisario y ésta al copiloto si está primero y luego al comandante, porque puede

haber cosas “no go” y que en este caso en el formulario se anotó lo del matafuego, no recordando si es un ítems “no go” o si le dijeron cómo operaba, recalando que con Carla si había algo “no go”, no salían.

Por otro lado, se encuentran todos los informes y denuncias acompañados por Enrique Piñeyro, los cuales han sido debatidos ampliamente en el juicio no pudiendo arribarse a una conclusión certera respecto a las irregularidades señaladas por el nombrado.

Específicamente con respecto a los registros técnicos de vuelo (RTV) – obrantes a fs. 6508/6522-, acompañados por Piñeyro, cabe destacar que los mismos representan un número estadísticamente insignificante con relación a la cantidad de vuelos diarios que efectuaba la empresa LAPA, que impide a los suscriptos efectuar una valoración general respecto a las fallas de mantenimiento allí registradas, más allá de no haberse corroborado que las mismas hayan elevado el riesgo permitido generando un peligro en la seguridad aérea, circunstancia esta que además resultaría ajena a este juicio, porque ninguno de estos hechos se vio reflejado en el accidente.-

Por otra parte, las denuncias formuladas por el nombrado testigo que se refieren a deficiencias en el mantenimiento de las aeronaves, las mismas no arrojan certeza respecto a una violación reglamentaria por parte de los miembros de la empresa que se encuentran imputados en esta causa, ya que en la mayoría de los casos no se ha podido corroborar que los aviones salieron en condiciones “no go”, como así tampoco que los comandantes –encargados de decidir en última instancia el cierre de los aviones- hayan sufrido algún tipo de presión o comunicación ejercida por la empresa o sus directivos para exigir que salgan los vuelos en esas condiciones.

Sólo un caso de los mencionados generó, en un principio, dudas en este sentido, el cual se trató de un vuelo a Punta Cana que se realizó sin salvavidas a bordo, corroborándose que la salida de esa aeronave se debió a la exclusiva decisión del comandante, quien no recibió ninguna presión de la empresa para salir y en el debate detalló minuciosamente las circunstancias de tal decisión y los recaudos que tomó al efecto.

Tal es el vuelo realizado por el comandante Burutarán, quien refirió al respecto que hizo vuelos con Olcese a Punta Cana, recordando que en una oportunidad tuvieron una falta de salvavidas, porque durante la semana el avión volaba cabotaje, y notaron al llegar al avión en Ezeiza que los mismos faltaban; llamaron a mantenimiento y a su jefatura para ver qué hacer; hicieron la verificación de lo que tenían, recordando que está permitido utilizar en tales vuelos chaleco salvavidas o cualquier otra ayuda de flotación -que son los asientos-, siendo que además ese avión cuenta con 6 puertas -todas ellas con toboganes que se hacen balsas- y tienen también las balsas abordo que se pueden utilizar en el caso de emergencia, aclarando que con los cojines en el avión, están perfectamente cubiertos los salvavidas, que éstos últimos eran para dar más seguridad.

Asimismo, detalló con relación a los recaudos adoptados que se programó el vuelo para hacerse pegado al continente y a las islas, se verificó que el avión tuviera poco peso y evaluado todo ello, determinó hacer el vuelo, el que no tuvo ningún inconveniente, aclarando que fue un vuelo diurno y esquivaron para el lado de las islas que es la ruta alternativa con planeo preparado para poder aterrizar. La decisión, como dijéramos, fue asumida exclusivamente en el comandante, sin que se probara aquiescencia ni conocimiento de la empresa.-

Además de ello, corresponde señalar que a fs. 10.987/11.092 obra una presentación efectuada en la etapa de instrucción por el Sr. Piñeyro en la cual se refiere a 127 RTV de dos aviones SAAB que abarcan un período de 5 meses y 8 días aproximadamente, donde según los dichos del testigo se habrían verificado la activación de alarmas.

Previo a efectuar una valoración respecto a esta documentación corresponde aclarar que los aviones poseen alarmas cuya función es alertar a los pilotos para corregir o adecuar la acción que están realizando de manera incorrecta y justamente estando para ello, resulta normal que suenen y que los tripulantes tomen la acción correctiva que corresponda. En consecuencia, ante la activación de una alarma los pilotos deben acatarla y ejecutar la acción debida, no correspondiendo efectuar ningún otro acto que implique pensar porqué fue

activada. Es decir, primero se ejecuta la acción que indica la alarma y luego se piensa el motivo por el cual se activó.

Concretamente con relación a los 127 RTV aportados por el testigo, cabe destacar que resulta un muestreo absolutamente selectivo en atención al poco período que abarca, que se refiere a un tipo de aeronave (Saab 340) diferente a la siniestrada (B 737-200) y que de los mismos no surge si las alarmas indicadas se han disparado en forma espuria, circunstancia que impide a los suscriptos acreditar la imputación pretendida por la querrela –activación permanente de alarmas espurias-, y además verificar si lo que refleja dicha prueba era la situación real de lo que acontecía en la empresa en el momento del accidente, toda vez que las cuestiones allí indicadas datan de 3 años antes de que acontezca el siniestro objeto de este juicio (1995/1996).

Este debilitamiento probatorio se debe a que no se ha realizado durante la etapa instructoria una pericia global respecto a todos los RTV de la flota de aeronaves que poseía la empresa que abarcara un período amplio y cercano al accidente, documentos éstos que ni siquiera han sido secuestrados oportunamente.

Reiteramos lo tanta veces dicho en cuanto a que estos temas implicaron una desviación indebida de la pesquisa, que repercutió negativamente en la extensión de todo el juicio, por la también reiterada mención a la falta de relación o nexo causal con el siniestro y, que no obstante lo cual, no vamos a obviar su consideración porque formó parte de la plataforma fáctica incorrectamente introducida en el debate, del cual ocupó un tiempo sustancial.-

Por otra parte, el plexo probatorio producido en el debate no ha podido corroborar si las alarmas que Piñeyro menciona, se han activado sin motivo, dado que ningún experto analizó dicha documentación –porque nadie se lo pidió- que a todas luces resulta imposible comprender por una persona no idónea en la materia.

Además de ello, cabe agregar que los RTV referenciados se encuentran incorporados a la causa en copia simple, no pudiéndose corroborar la veracidad de la totalidad de las anotaciones allí vertidas, debiéndose tener en cuenta que el único testigo que se refirió a estos RTV –relacionados con las alarmas- fue al comandante Lucero, a quien se le exhibió puntualmente el obrante a fs. 11091,

manifestando al respecto que si bien estaba inserta su firma, las novedades técnicas (despegue reducido por sobretemperatura) no estaban escritas por él, ya que por lo general el que tomaba nota cuando algo sucedía era el primer oficial, y no recordaba el hecho, pero por lo que surgía allí el avión debió haber entrado en parámetros, sino hubiera llegado con un motor menos; con relación a ello, también señaló que la “T” significaba que mantenimiento tomó conocimiento de lo sucedido. Los dichos de este testigo, ponen en duda la autenticidad del documento en cuestión, en atención a que no recordó el hecho ni la activación de una alarma falsa.

Además de que la prueba aportada por Piñeyro no permite acreditar por sí sola la afirmación por él sostenida en cuanto a que en la empresa LAPA las alarmas se activaban en forma espuria, la misma no pudo ser corroborada por el resto del plexo probatorio, recalándose en especial las declaraciones prestadas por los pilotos que en su mayoría se manifestaron en sentido contrario.

Corresponde tener en cuenta que de dichas declaraciones se desprende que en varias ocasiones les sonaron alarmas a los pilotos que les exigió tomar las acciones del caso, aclarando que las alarmas no sonaban todo el tiempo, como fallas o falsas alarmas.

La totalidad de los pilotos que como testigos declararon en el debate, a los cuales se los interrogó respecto del tema de las alarmas, relataron que fueron muy pocas las oportunidades en que alguna alarma se activó. La mayoría referenció que solo una o dos veces.-

En este sentido cabe destacar los dichos prestados en el debate por los siguientes pilotos: Alfredo Bredeston, quien explicó los casos en que puede sonar la alarma de configuración, resaltando cuatro casos, indicando que el sonido es siempre el mismo, que hay otras alarmas: de fuego, que son sonoras y de luces (luz roja), en el tablero del piloto y en el pedestal, de velocidad, cuando sobrepasa determinada velocidad (auditiva), de altitud de cabina, y del sistema de presurización, cuando caen las máscaras, aclarando en cuanto a la alarma de configuración, que se activa por cuatro defectos, que hay una alarma visual para identificar el sonido a que se refiere, y en la emergencia hay que abortar el despegue y controlar cuál de los cuatro es, recordando haber tenido dos veces una alarma por speed brake, concretamente agregó que no hay posibilidad que

suenen en falso, tampoco en vuelo, que a él nunca le pasó; Marcelo Batlioni, quien señaló que no tuvo emergencias, ni alarmas ni abortos de despegue en LAPA; Napoleón Taboada, quien indicó que tuvo un aborto de despegue por una bandada de aves que se aproximaban al avión, y también por alarma falsa de speed brake en otro avión que no era el WRZ, que es la misma de configuración y de los flaps; Eduardo Escriña, quien mencionó que mientras estuvo en LAPA no le sonaron alarmas, las que escuchó fue en simulador, ya que es parte de la instrucción básica; Marcelo Velásquez, quien señaló que nunca realizó abortos de despegues ni le sonaron alarmas de configuración en despegue, indicando que una vez tuvo una falla hidráulica al aterrizar, y tuvo que bajar el tren alternativo, aterrizando sin problemas, refiriendo que en sus 13 años de experiencia con el B 737, es frecuente que suene la alarma en speed brake por mal posicionamiento, que se tiene que accionar en la lista de chequeo, y que nunca le pasó que no estuviera en la posición correcta, por lo que nunca le sonó la alarma de configuración; Enrique Diaz, quien señaló que tuvo abortos de despegue por ingestiones de ave y otras circunstancias, pero nunca por problemas de alarma de configuración; Conrado Lipka, quien manifestó que tuvo dos situaciones críticas; una vez lo agarró un rayo, y otra vez, en un B 737-200, le autorizaron a ingresar a la pista y permanecer en ella, estaba con parking brake y al poner los aceleradores sonó la alarma de configuración, revisaron todo y las causas por las que podía haber sonado la alarma estaban todas correctas, puso aceleradores para atrás, realizaron nuevamente la maniobra y volvió a sonar la alarma de configuración, por eso salió de la pista y en plataforma lo revisaron, no se hizo el vuelo y luego comprobaron que en ese avión el parking brake estaba incluido en la alarma de configuración, asimismo, al serle leída parte de su declaración prestada en instrucción, recordó que alguna vez le sonó la alarma de configuración por estar mal seteado el stab trim, indicando que ello que es parte de la actividad y para eso está la alarma; Guillermo Otamendi, quien refirió no recordar haber tenido abortos de despegue ni alarmas de configuración sin motivo, pero sí alarmas de calentamiento de turbina, que era una falla de detección de fuego, ante la cual se enciende una luz y suena una chicharra (visual y sonora), y a veces puede deberse a que el avión haya estado mucho tiempo al sol; Alberto Baigorri, quien no recordó haber tenido alarmas en LAPA; Andres

Valle, quien indicó que una vez le sonó la alarma de configuración, el copiloto dijo que se olvidaron los flaps y en realidad se habían olvidado de toda la lista, que sólo aceleró y frenó, ya que es automático, cuando suena la alarma hay que para y ver de qué se trata, es decir que no llegó a ser un aborto de despegue, no recordando haber escuchado otras alarmas en vuelo, manifestando que en simulador se escuchaban todas las alarmas, inclusive la de configuración; Angel Carrizo, quien dijo que no tuvo inconvenientes con aviones y que nunca le sonó la alarma de configuración ni otras alarmas en vuelo; Alberto Ciechomsky, quien manifestó que tuvo una alarma de configuración con causa en Neuquén, y la reacción normal que tuvieron fue tirar el acelerador para atrás; Fabián Pérez, quien señaló que no recordaba que le hubieran sonado alarmas de configuración, que a veces sonaba por posicionamiento y no por desperfecto del avión, y era por el ítem parking brake , agregando que le pasó en Chile; Raúl Novo, quien indicó que no tuvo problemas con alarmas; Sergio Distefano, quien señaló que volando un B 737-200 tuvo alarma de configuración en una oportunidad y abortó inmediatamente el despegue, que el avión no había empezado a moverse y le había ocurrido por olvido en la configuración de flaps, por lo cual puso flaps y despegaron sin problema; Rodolfo Argimón Feldman, quien indicó que una vez le sonó la alarma de configuración, se retrocedieron los motores, fueron a la plataforma y lo que fallaba era el sensor de posición de la puerta -que es la misma alarma-; José García, quien señaló que si bien los pilotos eran instruidos en alarma de configuración, a todos se les olvidó algo en algún momento, e incluso a él le pasó lo de olvidarse de los flaps, agregando que en el simulador se hacen fallas para que suene alarma de configuración; Vicente Sánchez, quien señaló que tuvo una vez una falla antes del despegue, pero era la alarma de una válvula y le cambiaron el avión, señalando que era una alarma visual de sobre temperatura; Alberto Miranda, quien preguntado sobre si en alguna oportunidad le ha sonado la alarma de configuración, el testigo respondió que sí, en tres oportunidades, dos en tierra y otra en vuelo, que en los tres casos era comandante y la acción tomada fue la de abortar el despegue; Victor Varillas, quien indicó que no tuvo en LAPA alarma sonora en un despegue; Oscar Burutarán, quien refirió que nunca tuvo falsas alarmas y no hizo nunca aborto de vuelo por configuración; Federico Kroll, quien dijo que una vez le ocurrió que al acelerar

le sonó la alarma, pero no se movió el avión, y lo que pasaba era que estaba mal colocado el speed brake, y al serle preguntado acerca de si se pueden controlar los ítems en la carrera del avión cuando suena la alarma de configuración, dijo que él no lo haría y no vio que lo hagan otros pilotos y tampoco es aconsejable; Alejandro Zurro, quien dijo que una sola vez tuvo un problema en una alarma que tuvo el avión cuando estaban aterrizando en Aeroparque y se accionó la alarma de incendio, se hizo el procedimiento, se cortó el motor con la alarma, se alertaron los servicios y aterrizaron, que no hubo principio de fuego, sino un cortocircuito que activó la alarma, agregando en relación a la alarma de configuración que cuando ésta suena, lo primero para hacer es detener el avión, añadiendo que una vez le sonó esa alarma a él y pararon el despegue sin que se mueva el avión; Ricardo Falavigna, , quien señaló que dos veces le sonó la alarma de configuración, debido a que tenían el estabilizador fuera del arco verde, y se redujo empuje, y otra vez por parking brake puesto, señalando que en los dos casos el avión no se llegó a mover, que frente a una alarma de configuración la acción es abortar; Eduardo Terzano, quien dijo en cuanto a la alarma de configuración, que podía ocurrir que sonara porque estaba asociada a cuatro cosas, y sonaba frecuentemente por speed brake; Marcelo Moroni, quien refirió que en dos o tres oportunidades tuvo alarma de configuración al momento de despegue por mala posición de speed brake y reyectó en los dos casos, aclarando que en uno de ellos ni había acelerado; Gabriel Rey Pardo, quien señaló que desde 1997 hasta agosto de 1999, estima que voló 600/650 horas al año, por lo que calcula que tuvo más de 1.500 horas, ó 1.200 probablemente, y no recuerda haber tenido alarmas de configuración, sí alarmas de fuego e hizo los procedimientos estándares, agregando que gente que no era del medio decía que se volaba con alarmas, pero a él jamás le pasó ni estaba acostumbrado a volar con alarmas recurrentes; Francisco Carrión, quien dijo que en B 737-200 no tuvo experiencias con alarmas, y tampoco alarmas falsas, aclarando que todas las alarmas suenan por algo, agregando que tuvo alarmas de configuración en el simulador, y al serle preguntado si en LAPA ocurría que sonaran alarmas frecuentemente, dijo que no, concluyendo que no conocía pilotos a los que le hayan sonado alarmas frecuentemente; Matías Schwindt, quien manifestó que en LAPA estuvo casi 7 años, y que le sonaron poco alarmas falsas en ese lapso y no

vio nada que le llamara la atención en cuanto a ello, que son desperfectos que se reparan y salen dentro de la MEL, que constantemente hay alarmas en todos los aviones y todas las líneas, por eso se reparan y se evalúan; Philippe Letestu, quien dijo en cuanto a si tuvo episodios de alarmas de configuración, que una vez le sonó e hicieron la lista de chequeo correspondiente y nada más, que fue en un despegue en Ezeiza, con un B 737, la alarma sonó por flaps, se hizo la lista y no se continuó el despegue, se abortó, que esto sucedió en 1998 o 1999, y no recuerda quién era el comandante ni cuál era la matrícula del avión, concluyendo que no era común que sonaran alarmas en aviones de LAPA; Ricardo Barbosa quien añadió que en LAPA no tuvo experiencia de que sonaran las alarmas caprichosamente; y Diego Cersosimo quien manifestó que nunca tuvo problema de alarmas que fallaran con frecuencia.

Respecto a la prueba referenciada, permite acreditar la inexistencia de activaciones de alarmas falsas que pudieran confundir a los pilotos y por su recurrencia llevarlos a desoírlos. En la mayoría de los casos los tripulantes han manifestado que durante sus vuelos nunca se les ha activado una alarma falsa, debiéndose aclarar en este caso y con respecto a la alarma de configuración, que la misma se activaba con frecuencia por la mala posición del speed brake y/o parking brake (freno de aceleradores), circunstancia ésta que de ninguna manera constituye una alarma falsa, ya que efectivamente existía un defecto en la configuración por el mal posicionamiento de esa palanca.

Ahora bien, de la prueba colectada en el debate surgen escasos testimonios de pilotos que manifestaron que en algún momento les ha sonado una falsa alarma, pero de sus mismos dichos se desprende claramente que ello no sucedía de manera frecuente y que en ninguna oportunidad desoyeron las mismas. Por lo cual se advierte de manera fehaciente que estas esporádicas fallas en las alarmas no han puesto en riesgo la seguridad aérea.

En este sentido, corresponde señalar los dichos de Gustavo Ruiz de Galarreta, quien manifestó en cuanto a las alarmas falsas, que era algo normal que fallara algo, que son fallas del sistema que pueden ocurrir, que no es algo de todos los días, y cada situación tiene contemplado un procedimiento; y Victor Varillas quien mencionó que ha tenido a un aborte de despegue, recordando que

se observó baja de presión de aceite en los motores y el comandante decidió abortar, aclarando que al momento de ocurrir, la falla es verdadera porque suena la alarma, por más que luego se detecte que fuera falsa alarma.

Por otra parte, de los 127 RTV aportados, sólo uno de ellos se refiere a la alarma de configuración que sería la única falla relacionada o predecesora del accidente acaecido el 31/8/99 –según los dichos del testigo Piñeyro-.

Esta prueba por sí sola no permite arribar a la certeza que se requiere en esta instancia, aclarando además que en el caso señalado no se encontró en riesgo la seguridad aérea y no se ha podido determinar que éste haya sido un episodio similar al acaecido el 31/8/99, debiéndose recalcar al respecto los dichos del comandante que se encontraba al mando de la aeronave, Jorge Gabriel Lucero, quien refirió que durante el vuelo desarrollado en enero de 1996 se encendió cuando el avión se hallaba en el aire –y no en la carrera de despegue- la indicación de alarma de configuración, aclarando que no abortó porque ya estaba volando el avión y de ninguna manera corresponde efectuar esa maniobra en este sentido.

Concretamente al serle exhibido el RTV de fs. 11053, explicó que lo que sucedió durante la maniobra de despegue fue que se encendió la luz de configuración que estaba en el panel central, sucediendo esto una vez superada la maniobra, y cuando el avión se hallaba en el aire, por lo que no podía abortar pues estaba volando, y no puede abortar en el aire. Aclaró respecto a la anotación efectuada en el citado RTV que “during take off” es que ya no está corriendo porque no está “run”, que es carrera; que “take off” es que ya está en el aire, en despegue, hasta 2.500 pies, concluyendo que del RTV se desprende que la indicación fue una vez terminada la carrera de despegue, cuando el avión ya se encontraba fuera de tierra.

El testigo diferenció su caso al acontecido en el vuelo 3142, indicando que Weigel tuvo alarma de configuración continua durante la carrera de despegue, e interrogado sobre si existió alguna relación entre la novedad de enero de 1996 y lo sucedido en agosto de 1999 con Weigel, dijo que es totalmente distinto; que fueron dos aviones distintos –Saab en el año 1996 y B 737-200 en 1999- y no ve ninguna coincidencia; señalando finalmente que es un

despropósito lo indicado por el testigo Piñeyro en cuanto a que el caso detallado era un antecedente directo de lo que sucedió con el comandante Weigel, puesto que nada tiene que ver una falla con la otra.

En este sentido aclaró que a diferencia del vuelo 3142, en el caso referenciado sólo tuvo sólo alarma visual –y no sonora- y durante la etapa de ascenso; que si hubiera tenido alarma sonora lo hubiera anotado; que fue un parpadeo de la luz y se apagó y estaban volando cuando sucedió.

De estos dichos se desprende claramente que, a diferencia de lo sostenido por la querrela, la alarma activada no fue durante la carrera de despegue, circunstancia esta que impedía al comandante abortar el despegue.

Respecto a la duda que provocó en la querrela la expresión T/O y TORun, corresponde señalar que el testigo Lucero ha precisado que dichas expresiones significaban momentos de vuelo diferentes, así, en el RTV obrante a fs. 6497 donde anotó “TOR” -take off run- se refiere a la carrera de despegue, por tal motivo es que en ese caso se abortó el vuelo y en el RTV de fs. 11053 anotó T/O pues no estaba “run”, es decir, no estaba en la carrera de despegue sino que el avión ya estaba en el aire por eso es que la acción debida era justamente no abortar el despegue.

En concreto, respecto a la documentación aportada por Piñeyro en la etapa de instrucción y que fuera incorporada por lectura al debate, consistente en 127 RTV en fotocopias correspondientes a diferentes aeronaves, debemos reiterar la poca significancia de la misma con relación a la operación de vuelo registrada por la empresa.

En este sentido, debe destacarse que se efectúa un RTV por vuelo y -que conforme surge de la prueba colectada en el debate- la empresa realizaba por avión alrededor de 3 vuelos diarios, llegamos al resultado de 90 RTV confeccionados en el avión mensualmente, 1080 aproximadamente en una año y 5400 en el transcurso de los cinco años, implicando ello que los registros que acompañó el Sr. Piñeyro representan un 2, 35% aproximadamente del total de RTV confeccionados en 5 años en un sólo avión.

Cabe aclarar que este cálculo se efectúa teniendo como base los registros generados en un solo avión y no en toda la flota de aeronaves que poseía la

empresa LAPA, como deberíamos hacer ya que la presentación realizada se refiere a distintos aviones, ecuación esta que disminuiría aún más el porcentaje ya referenciado.

Asimismo, corresponde mencionar que al ampliar su declaración en el debate, el imputado Borsani ejemplificó esta circunstancia –no pudiendo ser sus dichos controvertidos por otros elementos probatorios-, manifestando que: en 1995, teniendo 5 aviones en la empresa y multiplicados por 1.080 RTV, da 4.860 RTV (aclarando que multiplicó por 4.5 en lugar de 5, porque durante un mes los aviones están parados por mantenimiento); en 1996, con 10 aviones en LAPA, arroja un total de 9.720 RTV (calculando por 9 en lugar de 10); en 1997 –teniendo en cuenta la misma base de cálculo- 12600; en 1998 un total de 16200; y en 1999, con 21 aviones, se arriba a 20.520 RTV (calculando por 19 en lugar de 21).

En definitiva, luego de especificar lo mencionado anteriormente, Borsani aclaró que en el transcurso de esos cinco años (1995 a 1999) en la empresa LAPA se generaron aproximadamente 66.960 RTV, por lo que los 127 RTV que presentó Piñeyro reflejan el 0.2% de la totalidad de RTV.

Por todo ello, además de no haber tenido ningún tipo de incidencia en el accidente objeto de este juicio, tampoco se encuentra acreditado que haya existido una deficiencia en el mantenimiento de la flota de aviones que poseía la empresa LAPA, que implique una elevación al riesgo permitido provocando un peligro abstracto en la seguridad aérea, circunstancia ésta que por otro lado, no resulta punible en estas actuaciones.-

10) Oficina de Prevención de Accidentes PREVAC

La acusación formulada por la querrela también integró como hecho imputable la ausencia de implementación de una Oficina de Prevención de Accidentes (PREVAC) con facultades y recursos económicos y humanos suficientes, como para garantizar la evitación del resultado dañoso.

Corresponde aclarar, que la empresa LAPA contaba al momento del accidente y desde el año 1997 con una oficina de PREVAC la cual estaba a cargo del comandante Raúl Novo y, dependía, en un primer momento, de la Gerencia

de Operaciones y, a partir de julio 1999 –por recomendación de la Dirección de Habilitaciones de la Fuerza Aérea a todas las líneas aéreas- de la Dirección General a cargo de Ronaldo Boyd (conf. 2.2.5 del Manual de Operaciones de Vuelo de LAPA de 1997 y 1999, respectivamente).

Aclarado ello, entendemos que no corresponde mantener vigente esta imputación, ya que si bien LAPA contaba con una Oficina como PREVAC, la creación de este tipo de funciones en las empresas aerocomerciales no resultaba obligatoria a nivel normativo nacional, sino que su creación surge como una recomendación en el manual de prevención de OACI, siendo LAPA una de las empresas aerocomerciales que, por iniciativa propia y sin imposición de la autoridad de aplicación, la instaura dentro de la estructura organizativa de la compañía.

Esta falta de obligatoriedad normativa impide efectuar una imputación al respecto, en atención a que no resulta exigible la adopción de una oficina de PREVAC como requisito para evitar la elevación del riesgo permitido.

Además de ello, cabe señalar que no ha podido corroborarse en el debate que la Oficina de Prevención de Accidentes que funcionaba en la empresa LAPA haya sido deficiente en cuanto a las responsabilidades que le cabían conforme al Manual de Operaciones de la firma.

Su principal responsable, el comandante Novo, fue sobreseído.-

En este sentido cabe citar que al momento de prestar declaración testimonial en el debate, el piloto Raúl Novo refirió que en mayo de 1997, por sugerencia de Valerio Diehl, Gerente de Operaciones, empezó a ser oficial de seguridad aérea PREVAC dependiendo de Diehl hasta junio de 1999, y luego de esa fecha directamente del Director General Boyd; que el cambio fue porque la autoridad de habilitaciones aeronáuticas observó la necesidad de la dependencia del organismo de la máxima autoridad de la empresa; que esto se impuso para todas las líneas aéreas; que no recordaba si la recomendación fue escrita pero seguramente fue así, porque las inspecciones y resultados se hacen por informes.

En cuanto a las funciones del Oficial de Seguridad manifestó que estas surgen del manual de prevención de accidentes de OACI, donde dice que es de asesoramiento; que no está ligado a culpas y castigos, y está volcado en el

manual de operaciones de la empresa LAPA; que se investigan incidentes y accidentes para prevención.

En cuanto a la seguridad que brindaba la empresa, indicó que veía las contrataciones para hacer simulador en el exterior; que se creó el propio centro de capacitación, se contrataban piletas para cursos, adoptaron medidas innovadoras; fue la primera línea que obligó a que no se fume abordo; que LAPA trabajaba en la Comisión Nacional de Peligro Aviario, podía operar con B 767 en EEUU, incorporó una flota de B 737-700 de última generación; en los aviones no transportaba mercancía peligrosa, se cumplían los cursos, y fue una de las que más gente destinó para efectuar los cursos de facilitadores/instructores de CRM; por todo ello concluyó que, a su entender, LAPA era una empresa segura.

En relación al personal existente en la oficina de PREVAC, refirió que estaba a su cargo, y contaba con 3 empleados, refiriendo que se trataba de un grupo multidisciplinario.

Por último, añadió que en las otras empresas –Austral, Aerolíneas Argentinas, etc.- la estructura de PREVAC era similar, y tenía conocimiento de ello puesto que intercambiaban información como por ejemplo de deficiencias en aeropuertos e iban juntos al seminario de OACI.

De la prueba referenciada se desprende que la oficina PREVAC implementada por la empresa LAPA cumplía sus funciones de manera activa y dentro del margen de responsabilidades atribuidas, entre las que se encuentran como principal la de realizar todas las acciones necesarias a través del asesoramiento de la seguridad aérea, no surgiendo de los reglamentos correspondientes como de la prueba obtenida en el debate que dicha oficina tuviera que efectuar auditorias generales dentro de la empresa LAPA.

11) Implementación de un sistema de denuncias por violación a la seguridad operacional, destinado al personal de la empresa LAPA

La querella también integró a su imputación la falta de implementación por parte de la empresa LAPA de un sistema formal y eficaz de canalización, seguimiento y solución de las denuncias de personal de la empresa, por violaciones a la seguridad operacional.

Dicha omisión que se pretende integrar al juicio de imputación y, más allá de lo conveniente o no de que las empresas aerocomerciales cuenten con un sistema como el mencionado, lo cierto es que la implementación del mismo no resulta obligatoria normativamente ni por otras fuentes generadoras de deberes de cuidado especiales y, por lo tanto no puede integrar el juicio de reproche penal.

Sería absurdo, tener acreditado que un sujeto elevó el riesgo permitido por no realizar una conducta que no estaba prevista para la función que desempeñaba.

Además de ello, la prueba colectada en el debate, no permite establecer que grado de relevancia pudo haber tenido en el accidente, la creación de una oficina de denuncias.-

La querella cita como elementos probatorios, sobre la necesidad de implementar un sistema de denuncias apropiado, diversas quejas y denuncias que efectivamente fueron puestas en conocimiento de la empresa por los canales correspondientes.

En este sentido, respecto a la queja sobre Weigel efectuada por la comisario de vuelo Jaquelina Visconti –citada por la querella-, se advierte que, aunque se tratara de una circunstancia que –según sus dichos- era ajena al trabajo y a la disciplina de vuelo, pudo denunciarla sin restricción alguna ante su jefa y, no se vio impedida de hacerlo por ninguna limitación impuesta por la empresa LAPA.

Refirió Visconti en el debate que con Weigel voló pocas veces, no pudiendo juzgarlo técnicamente, que en mayo de 1999 fue promovida a la gerencia de tripulaciones de cabina y allí recibió críticas de que Weigel tenía excesiva confianza con las auxiliares de abordó y eso se lo transmitió a su jefa (Betina Angel), pero no recibió otro tipo de crítica, aclarando que, en general, las quejas no tenían que ver con el trabajo y la disciplina que tenía que haber abordó, no recordando episodios de ese tipo en cabina estéril.

Asimismo, la parte acusadora particular cita el episodio del vuelo a baja altura por las costas de Villa Gesell efectuado por un avión SAAB-340 comandado por Weigel y las denuncias efectuadas por Enrique Piñeyro (ex piloto de LAPA), todas estas circunstancias que –al igual que la de Visconti-

fueron puestas en conocimiento de la empresa a través de los canales correspondientes y, ninguna de las personas involucradas halló censura alguna por parte de LAPA para efectuar cualquier tipo de manifestación y hacer las aclaraciones del caso (Cfr. declaraciones de José García y Jorge Lucero, cartas enviadas por Piñeyro a la empresa LAPA, obrantes a fs. 224/230).

En conclusión, la implementación de un sistema de denuncias en las empresas aerocomerciales no era obligatorio normativamente y, por otra parte se advierte de la prueba citada por la querella que efectivamente los empleados de la empresa podían efectuar sus quejas y reclamos, sin que nada se los impidiera, más allá de las medidas que al respecto se tomaran, circunstancias estas que el plexo probatorio no permite acreditar.

12) Violación sistémica de conceptos esenciales para la seguridad de vuelo.

No se encuentra acreditada la acusación formulada por la parte querellante en cuanto a que la empresa LAPA promovió la violación sistémica de conceptos esenciales para la seguridad de vuelo, tales como violación al concepto de cabina estéril, exceso de pasajeros, vuelos sin medidas de seguridad y practicas peligrosas en vuelo de la tripulación de cabina.

El plexo probatorio recabado en el debate no permite afirmar que en la empresa LAPA existiera una violación sistémica a los conceptos esenciales de la seguridad de vuelo, ya que ello implicaría que un importante número de las operaciones desarrolladas por la firma se efectuaban de manera irregular poniendo en riesgo la seguridad aérea, circunstancia esta fue ampliamente desvirtuada por la mayoría de los tripulantes de vuelo y demás personal de la empresa que prestó declaración en el debate, los cuales fueron citados en el desarrollo del resto de las imputaciones.

Respecto de esta imputación, destacamos que, sin perjuicio de no hallarse acreditada la violación sistémica imputada por la querella, la misma no guarda relación, en su totalidad, con el nexo causal con el accidente objeto del debate, ya que no surge como determinante del mismo el exceso de pasajeros y falta de

seguridad en la aeronave; por esa razón nos abocaremos al tratamiento de la violación del concepto de cabina estéril, el cual resulta ser el único punto de la acusación particular que puede vincularse con lo acontecido en la cabina del vuelo 3142.

En este sentido, entendemos que si bien se encuentra acreditada la falta de disciplina y violación al concepto mencionado por parte de los tripulantes del vuelo 3142, dicha irregularidad no resulta imputable a la empresa LAPA en atención a que no se ha visto corroborado que esta práctica resulte habitual en las cabinas de vuelo y, menos aún, que las autoridades aquí imputadas hayan tenido conocimiento de las mismas.

Los testimonios recibidos en autos en su mayoría aseguran el cumplimiento del concepto de cabina estéril, no constatándose al respecto denuncias a la empresa ni a la autoridad de aplicación y, si bien algunas auxiliares como menciona la querrela, dijeron que ingresaban al cockpit incluso en momentos críticos, lo cierto es que no se encuentra acreditado que con ello hayan violado tal concepto ya que no existía impedimento en el ingreso a la cabina, sobre todo cuando debían comunicarle al comandante cuestiones referidas a la seguridad de vuelo.

Al respecto corresponde citar los testimonios de los pilotos Daniel González, Marcelo Fernández, Eduardo Gaspari, Gustavo De Victor y Horacio Nuñez, quienes fueron contestes en afirmar que en sus cabinas se respetaba el concepto de cabina estéril. Asimismo Alfredo Bredeston dijo que una vez que la Comisario da la cabina ok, se traba la puerta de acceso a cabina de pasajeros y se cumplen solo las listas de chequeos; que no pueden volar terceras personas en el cockpit, salvo pilotos en instrucción; Gustavo Spinelli señaló que durante el período de cabina estéril, el comandante no realiza ni debe permitir que nadie realice tareas que no sean inherentes a la seguridad de vuelo hasta los 10.000 pies de altura, y que en LAPA siempre se respetaba, que en su caso, ha transportado auxiliares como miembros de tripulación en una operación normal, alguien que recién entraba en la empresa o cuando estaba en instrucción, o cuando algún piloto se siente mal y lo asisten, por eso es conveniente que las auxiliares tengan contacto con la cabina, obviamente respetando la cabina estéril,

y que esto lo dice el ROATAC; Gustavo Ciarlo refirió en cuanto al concepto de cabina estéril que era obligatorio, que está escrito y que hay un proceso de grabación; Héctor Negri dijo que las tripulaciones siempre cumplen el concepto de cabina estéril, y que en sus vuelos se cumplió, inclusive puntualmente cuando voló con Weigel; Vicente Sánchez refirió que respetaba la cabina estéril, ya que un instructor no puede permitir dar un mal ejemplo; Mario Segui indicó que siempre era una recomendación mantener la cabina estéril hasta los 10000 pies de altura y abstenerse de realizar actividades que distraigan, que durante sus cuatro años de copiloto en LAPA esto se cumplió; Federico Kroll dijo que se trataba de respetar la cabina estéril al máximo excepto que hubiera otra cosa que tratar, que la orden de LAPA era cumplir con la cabina estéril, pero esto pasa un poco por cada comandante y él no estaba en todos los vuelos; José Carnero manifestó que en las fases críticas de vuelo, de cabina estéril, la acción o reacción de un piloto implica ajustarse o restringir el procedimiento, no como en otras fases que permiten cierta dilación, citando como ejemplo que una falla en la carrera de despegue no puede tener la misma evaluación que mientras se está en vuelo; Federico Serino indicó que se hacía hincapié en el concepto de cabina estéril, que ello se enseñaba en los cursos y así se utilizan los mismos parámetros en todo el mundo; Ricardo Falavigna refirió que en LAPA se respetaba la cabina estéril porque se daban cursos de CRM donde se daban accidentes de ese tipo y que apenas hicieron el curso del 737-700 se puso mucho énfasis en respetar lo que decían los manuales, y mantenerla hasta los 10000 pies; Philippe Letestu manifestó que en los vuelos en que intervenía se respetaba la cabina estéril en LAPA, y no le consta si alguna tripulación tenía el hábito de no cumplirla; Ricardo Barbosa refirió que en etapa de despegue, la cabina tiene que ser estéril y en CRM se enseña esto; José Chara dijo en cuanto al criterio de seguridad en la empresa LAPA, que en las aeronaves en las que estuvo siempre se respetó, lo mismo que la cabina estéril, y comparándola con las empresas italianas, LAPA no tiene nada que envidiarle a las mismas; y Diego Cersosimo refirió en cuanto a la cabina estéril, que era un tema que se instruía y se aplicaba en los vuelos que hizo el compareciente para LAPA.

En este mismo sentido las auxiliares que fueron interrogadas en relación a este concepto señalaron que en LAPA se respetaba, citándose al respecto los

dichos de María Alejandra Suárez, Romina Sainz, Virginia Villarroel, Ana Rovira, Flavia Savio, Betina Díaz, Analía Ruocco, Silvia Meybaum, Celia Casagrande, Silvana Zidar y Mercedes Ratti, entre otras.

Por lo tanto, teniendo en cuenta la prueba citada entendemos que en la empresa LAPA los tripulantes de vuelo cumplían el concepto de cabina estéril respecto del cual eran instruidos por la firma aérea, no encontrándose corroborado que de manera sistémica dicha medida de seguridad fuera desatendida por el personal de vuelo y mucho menos que se haya promovido su incumplimiento por parte de los aquí imputados.

Esto último, además de no encontrarse corroborado por el plexo probatorio, no se advierte desde la lógica cuál podría haber sido el objetivo de la empresa para impulsar a los tripulantes de vuelo a violar dicho concepto cuyo cumplimiento no exigía demanda económica o de otro tipo por parte de la organización empresarial.

Además de ello, cabe destacar que el cumplimiento del concepto de cabina estéril se encuentra dentro de la órbita exclusiva de los tripulantes que hallan en el interior de la cabina, circunstancia esta que no puede ser controlada por persona ajena a la operación de vuelo, en atención a que no está reglamentado la verificación a través de la escucha del cockpit voice recorder en operaciones normales; destacándose en este sentido los dichos de Piñeyro quien indicó que efectuar esta práctica resulta ser violatoria al Anexo 13 de la OACI, donde se especifica que no deberá utilizarse el CVR para otro fin que no sea investigación de accidentes. Nos referiremos a este tema, más ampliamente, en el capítulo correspondiente a los testimonios relacionados con el sistema de aeronavegación comercial.-

Descartado esa forma de control respecto a la operación de vuelo de una aeronave, entendemos que resulta extremadamente dificultosa la supervisión del cumplimiento del concepto de cabina estéril y otros referidos a la seguridad aérea que se producen en el marco hermético de la cabina de vuelo (cockpit).

Retomando la imputación genérica de violación sistémica de la seguridad de vuelo, que a excepción del caso de cabina estéril, ninguna relación de determinación guarda con el hecho aquí juzgado, cabe advertir que la querrela

para fundar esta acusación citó como elemento de prueba el testimonio de no más de 4 pilotos de los 104 que concurrieron al debate a declarar, entre los cuales se encuentra el Comandante Enrique Díaz Jurado, que de sus dichos no se desprende que haya efectuado un vuelo en condiciones no aptas para la seguridad aérea, si bien aclaró que a su criterio esto no era muy agradable para el “staff”. En relación al vuelo de Bariloche citado por la querella, manifestó que estando el pasaje completo, trajo más pasajeros en los transportines, desconociendo si esas personas abonaban pasaje o eran personas vinculadas al ambiente aeronáutico, no recordando haber traído un pasajero en un baño; circunstancia ésta que no permite acreditar con el grado de certeza que requiere esta instancia que efectivamente se haya efectuado dicho vuelo en las condiciones imputadas por la querella.

Por otra parte, citó el testimonio de Burutarán, respecto a quien ya nos hemos referido al tratar la imputación sobre las deficiencias en el mantenimiento de las aeronaves, sosteniendo al respecto que dicho vuelo se efectuó sin salvavidas por exclusiva decisión del comandante citado, quien además, como ya se ha explicado, tomó todos los recaudos necesarios para efectuar el vuelo en condiciones seguras, explayándose también sobre los distintos componentes que posee el avión y sirven como medio de flotación.

Aunado a ello, la querella se refirió al testimonio de Flavio Schuster quien si bien señaló que conoció casos de violación del concepto de cabina estéril, además de que dicha circunstancia no se encuentra corroborada por otros medios de prueba, el mismo testigo recalcó no haber denunciado dicha circunstancia a las autoridades de la empresa, aclarando que no hizo vuelos en condiciones “no go”, recordando haber cambiado de avión por algún ítem “no go”, pero no volar en aviones que no estuvieran en condiciones.

Los dichos mencionados precedentemente no arrojan certeza ni resultan contundentes para mantener la acusación pretendida por la querella, además que los mismos no son concordantes con el resto de los testimonios prestados en el debate, advirtiéndose que los propios testigos han explicado con detalle que no efectuaron vuelos en condiciones “no go”.

Con respecto a la documentación aportada por Enrique Piñeyro, dicha prueba fue valorada oportunamente al tratar el reproche referido a la falta de

mantenimiento de la flota de aeronaves de la empresa LAPA, puntualizando en esta oportunidad la parte acusadora la referencia del testigo a vuelos realizados en exceso de peso.

Respecto a ello, cabe señalar que dicha circunstancia además de no guardar relación de causalidad con el accidente aquí investigado, no fue corroborada con otros elementos de prueba ni constituyó objeto de interrogatorio por parte de los acusadores en el debate.

Por lo expuesto, concluimos que la imputación referida en este punto, no se encuentra corroborada con el plexo probatorio reunido en el debate.

13) Legajos personales y técnicos de los pilotos

La querella imputa la falta de conservación por parte de la empresa LAPA de un ordenado registro de los antecedentes personales del personal operativo de la empresa, imposibilitando su oportuna valuación profesional.-

Respecto a ello, debemos señalar que los legajos de los pilotos llevados por la empresa se dividían básicamente en técnicos y personales, conteniendo estos últimos los antecedentes de los pilotos, los cuales eran llevados por la Gerencia de Recursos Humanos y en ellos no constaba la progresión técnica o profesional del piloto, la cual se hallaba glosada en los legajos técnicos correspondientes, confeccionados por la Gerencia de Operaciones y la Jefatura de Línea.

En este sentido, corresponde confrontar las declaraciones testimoniales de Gabriela Nóblega quien mencionó que en la gerencia de RRHH se llevaban los legajos de todo el personal de la empresa y ella tenía acceso a ellos, que eventualmente se archivaba la documentación y para poder acceder ella se lo solicitaba a la administración de personal, que llevaba el registro de ausencias, los recibos de sueldo, etc.; que en algunos casos los exámenes de ingreso que la nombrada realizaba los agregaba a los legajos pero a veces los guardaba y no se archivaba el psicotécnico por una cuestión operativa. Agregó que los legajos estaban en custodia de Alejandro Paredes, y ella incorporaba los psicotécnicos; que se comunicaba con él por mails o por memos, de acuerdo a cada situación, y eso se pasaba para darle el alta.

Aunado a ello, María Alejandra Buosi, quien dependía de Alejandro Paredes, refirió que se manejaban con legajos en la Gerencia de RRHH -que consultaban constantemente- y con el sistema informático.

Por su parte, Alejandro Paredes, quien ejercía en LAPA el rol de gerente de Recursos Humanos y de Remuneraciones y reportaba en forma directa a Nora Arzeno, indicó que tenía a cargo entre 4 o 5 personas, quienes debieron emprolijar la liquidación de sueldos y controlar los legajos del personal que estaban en las oficinas de la empresa citas en Santa Fe 1950, tercer piso, que entre el trabajo realizado debieron verificar, por ejemplo, que estuvieran los formularios de declaración jurada F 572 y los formularios de pago de salario familiar.

No se ha acreditado que estos legajos no hayan sido llevados en forma correcta. Las constancias relativas al tema de vacaciones del personal y los cuestionamientos que efectuaron los acusadores, surgen de estos mismos legajos.-

En consecuencia, teniendo en cuenta que en los legajos personales de los pilotos constaban cuestiones relativas a vacaciones, sueldos y demás asuntos que se asientan normalmente en los legajos personales, el manejo de dichos expedientes no generó ninguna incidencia en el resultado del accidente –nos referimos al tratamiento del tema vacaciones en el punto 6) del presente- y, por tal razón no corresponde incluirlos en el correspondiente juicio de imputación.

En cuanto a los legajos técnicos de los pilotos, llevados por la Gerencia de Operaciones, corresponde previamente hacer una reseña de lo acontecido en la presente causa en relación a los legajos que fueran secuestrados.

En primer lugar fueron secuestrados los legajos de los tripulantes que comandaron el vuelo 3142 y de quienes habían volado el avión LV-WRZ el día 31/8/99, posterior a ello, el 14 de marzo del año 2000 –luego de seis meses del inicio de la causa- se ordenó el secuestro de la totalidad de los legajos personales y técnicos existentes en la empresa LAPA S.A., ese mismo día se hizo saber a la D.U.I.A., división que llevó a cabo la encomienda del Juez instructor, que estaban autorizados los auxiliares de la P.F.A. Armando Ferretti y Horacio Lapenta, quienes colaboraban en la causa desde el inicio de las actuaciones, a

compulsar la totalidad de los legajos secuestrados y, a petición del primero de los nombrados, se autorizó que el Sr. Andrés Charquero –personal civil adscripto en el Escuadrón Aéreo de la P.F.A.- colabore con dicha compulsas.

Mientras los legajos estuvieron en el Departamento Unidad de Investigación Antiterrorista de la P.F.A. –desde el 14 hasta el 23 de marzo del año 2000- fueron compulsados por los colaboradores nombrados precedentemente y por el Fiscal de instrucción y personal de la Fiscalía Federal n° 2, ello según surge de las constancias glosadas a fs. 9189/9190. El 22 de marzo de 2000 se efectuó una consulta al juzgado interventor quien dispuso la remisión de la totalidad de los legajos técnicos y los personales que fueron separados oportunamente por la Fiscalía –fs. 9191- y la devolución del resto de los legajos personales, la que se cumplimentó a fs. 9200 cuando se entregaron 77 legajos personales al Dr. Guillermo Arias.

El día 23 de marzo de 2000 ingresaron los legajos al Juzgado, encontrándose la certificación del actuario glosada a fs. 9211 y ss. donde se especifican los legajos que fueron secuestrados –tanto técnicos como personales- sin aclarar el número de fojas recepcionadas, dado que no se encontraban foliados.

Los legajos en cuestión, una vez que fueron reservados en secretaría, se pusieron a disposición de los peritos Velasco y Prelooker, quienes los compulsaron a los efectos de labrar los informes periciales que les habían sido encomendados.

Producida la faltante de un recurrent en el legajo original de Gustavo Weigel y luego de realizada su reconstrucción y extracción de testimonios correspondiente, se ordenó, en primer lugar -4/8/00- el foliado de los legajos originales de los tripulantes Weigel y Etcheverry (fs. 14.712), y, en segundo lugar -29/12/00-, los de la totalidad de los pilotos (fs. 20.604).

En relación a este punto, cabe precisar que el perito Jorge Prelooker manifestó que el legajo de Weigel estaba muy desordenado, con elementos faltantes y no rubricado por Fuerza Aérea, señalando que el punto 9.4.3.4. del ROATAC indicaba que debía llevarse un registro rubricado y foliado por autoridad competente, que no había constatación del curso teórico de B 737, sólo

un cuestionario de 43 preguntas sin respuestas, que no hay planillas de trabajo diario, entre otras faltantes.

Manifestó que no cree que los directivos de la empresa estén al tanto de los legajos de los pilotos.-

Por su parte el perito Carlos Velasco al concurrir al debate a prestar testimonio refirió que cuando comenzó a revisar la documentación que debía cotejar, lo primero que encontró fue un desorden calamitoso describiendo que había legajos mezclados, no foliados, planillas sin fechas y firmas, algunas que no se sabía si eran de simulador o vuelo, vacaciones que no se sabía si se habían dado, circunstancia que le había llamado la atención puesto que no lo había visto previamente en otro lado; que era difícil juntar y ver lo que se quería y estaba acostumbrado a otro tipo de legajos y movimientos.

Recordó que primero vio el legajo del comandante y trató de reconstruirlo, trató de organizar la documentación lo mejor posible; había cosas muy mezcladas y se llevó una fea impresión.

La compulsión efectuada por el Tribunal en el relevamiento interno ordenado y el cotejo de los legajos que se efectuara durante el debate, determinaron que efectivamente se verificaran faltantes en los mismos y que se constatará que el desorden interior era manifiesto.-

Las circunstancias referenciadas en los primeros párrafos del presente, en cuanto a la manipulación de los legajos, generan una primera impresión en cuanto a que no resulta posible efectuar una conclusión certera en cuanto a las imputaciones tratadas en este punto.-

No obstante ello, la magnitud del desorden y faltantes que se advirtieron, parecieran no tener exclusivo origen en esas cuestiones iniciales y generan la presunción, mas no la convicción necesaria, de que efectivamente los legajos no eran llevados en debida forma. La falta de foliatura en los mismos corrobora este indicio.-

Con relación a lo reseñado, se debe tener en cuenta que durante el desarrollo del debate se evidenció el desorden imperante en el legajo técnico del piloto Gustavo Weigel, el cual se hallaba desorganizado, sin foliatura, con el orden cronológico alterado, constatándose faltantes de cursos y vuelos de

instrucción –los cuales algunos fueron aportados por imputados durante el ofrecimiento de prueba y el debate.-

Ello, no obstante, no impidió a los peritos y a la JIAAC, manifestarse contundentemente respecto de las fallas y antecedentes negativos crónicos que resultaban impeditivos para su ascenso a comandante, todo lo cual resulta ampliamente tratado en los puntos de esta sentencia.

Por ello, consideramos que si bien pudiera verificarse que los legajos estaban en general desorganizados y con faltantes, esta carencia no tuvo incidencia en la evaluación que se realizó respecto de los pilotos del vuelo siniestrado.-

No advertimos tampoco que pudiera asignársele al desorden de los legajos técnicos alguna otra relevancia, desde el punto de vista de la imputación penal que en la presente causa analizamos. Sobre todo si tenemos en consideración que –aún en la hipótesis que se tuviera por acreditado el extremo- no se advierte con ello elevación del riesgo permitido con relevancia en el resultado. Tenemos en cuenta a los efectos de esta afirmación que –como se analiza en los puntos anteriores- los legajos de estos dos pilotos permitieron una completa evaluación y conclusiones sobre su idoneidad. Incluso del análisis del legajo de Weigel, se desprende el único hecho cuya materialidad se ha tenido por acreditada con relación al juicio de imputación.-

Los legajos eran confeccionados y llevados por la Gerencia de Operaciones y eran de exclusiva utilización en esa área. De haberse probado fehacientemente estas anomalías y su incidencia en el resultado del accidente, ambas descartadas, la imputación solo podría haber prosperado respecto del responsable de esa Gerencia.-

14) Operación en plaza de la empresa LAPA con insuficiente caudal patrimonial.

El ministerio Público Fiscal sostuvo en su acusación que la empresa LAPA en infracción a los arts. 131 inc. 2º y 135 del Código Aeronáutico, operó en plaza con insuficiente caudal patrimonial, infringiendo la normativa citada que le imponía el deber de evitar llevar a cabo el servicio de transporte aéreo con saldos negativos desde 1994, lo que derivó a criterio de la Fiscalía, en la

dirección y conducción de una “política empresarial” de reducción de costos e inversiones a expensas del cumplimiento de los estándares de seguridad.

En primer lugar, corresponde destacar que si tuviéramos por acreditado que la empresa LAPA operó con balances negativos, dicha circunstancia no contradice la normativa que a criterio de la Fiscalía se ha infringido, ya que la misma no impone el deber de evitar operar el servicio de transporte aéreo con saldos negativos, sino que de su lectura surge que las empresas, para realizar trabajo aéreo, deberán poseer capacidad técnica y económica, requisitos estos que el plexo probatorio no permite aseverar que LAPA no cumpliera.

Además de ello, deviene concluyente que el art. 131 del Código Aeronáutico se refiere al “trabajo aéreo”, y no resulta aplicable al caso ya que el Decreto 2836/72 –en el cual se define ese término–, prescribe que ese trabajo comprende la explotación comercial de aeronaves en cualquiera de sus formas, excluido los servicios de transporte aéreo. Es decir que se encuentran comprendidas en la norma citada por la Fiscalía, todas las empresas aéreas que no tengan como fin transportar personas o cosas.

Por otra parte, no fue materia de debate la presentación de los balances de la empresa LAPA ante la autoridad de aplicación, específicamente ante la Dirección Nacional de Transporte Aero comercial dependiente del Ministerio de Economía encargada de evaluar la capacidad económica para sus operaciones - Conf. I.F de la J.I.A.A.C., punto 1.17.4-, no existiendo prueba alguna que evidencie que los estados contables de la empresa fueran cuestionados por dicha dependencia.

Ahora bien, la Fiscalía cita la pericia contable obrante a fs. 35.116/132 mencionando que en ella los peritos de parte de ese Ministerio y el oficial, concluyen que entre los años 1997 y 1999 la empresa LAPA ha incrementado su flota de aviones y pilotos, disminuyendo los gastos de mantenimiento y capacitación.

En este sentido, debemos mencionar que los nombrados peritos aclararon que “...los importes de las variables con las que se correlacionan las cifras expuestas, surgen de los cuatro informes de la AFIP visualizados y de lo aportado por la empresa Marsh S.A. por que no se tuvo acceso a otra fuente independiente de información.”; agregando el perito de parte de la defensa que

se aparta de esas consideraciones porque “ intentar llegar a una conclusión luego de haber admitido durante el informe pericial que no se cuenta con elementos para contestar adecuadamente el punto pericial de capacitación, e incluso el de mantenimiento, estaríamos ante una opinión muy arriesgada en un trabajo profesional, donde no se podían sostener como verdaderas esas conclusiones.”.-

Esta circunstancia impide tener por probado -con el grado de certeza que requiere esta instancia- que efectivamente se produjo una desinversión en los rubros de mantenimiento y capacitación, justamente por la falta de documentación completa que permita dar fundamento sólido a la información; evaluando especialmente que los peritos expresamente dejan a salvo que no tuvieron acceso a otra fuente independiente de información.-

Sin perjuicio de ello, lo cierto es que además, esta ecuación matemática, huérfana de otro elemento probatorio, no acredita que esa disminución -de haberse encontrado corroborada- haya provocado un mantenimiento deficiente de los aviones o una disminución en los niveles de capacitación de los pilotos que eleve el riesgo permitido para la actividad poniendo en peligro la seguridad aérea.

O sea, no solo se debería haber acreditado la disminución en la inversión, sino -lo cual resulta determinante- debe probarse que esa disminución efectivamente haya provocado una baja en el umbral del riesgo permitido. Esta circunstancia se encuentra también huérfana de prueba en el presente.

Respecto a estas cuestiones, nos hemos referido en los puntos anteriores, en los cuales se fundó que -más allá de la falta de relación causal con el accidente- no se ha podido acreditar que existieran fallas en los aviones que pongan en riesgo la seguridad de vuelo, a lo que se suma que el avión siniestrado no registró falla alguna de mantenimiento.-

En cuanto a la capacitación o instrucción de los pilotos, también ya hemos analizado extensamente el tema, destacando que -contrariamente a lo sostenido por la Fiscalía- la instrucción de los pilotos era la que correspondía al estándar de la actividad y que no hay prueba alguna que permita inferir lo contrario.-

Además de ello y, sin perjuicio de no haber tenido ninguna incidencia en el resultado del accidente objeto de este proceso, tampoco se ha podido

determinar que la flota de pilotos resultaba insuficiente con relación a la cantidad de aviones que en 1997 a 1999 operaba la empresa.

En este sentido cabe destacar los dichos del imputado Chionetti quien al ampliar su declaración indagatoria, explicó con relación a las tripulaciones mínimas requeridas por avión, que Piñeyro y su película mentían cuando señalaron que la empresa tenía la dotación mínima a costa de las vacaciones y volaba con 3 tripulaciones por avión.

A fin de verificar la veracidad de sus dichos manifestó Chionetti que en su Prueba documental n° 19 surge que en mayo del año 1987 hay 9 comandantes y 7 copilotos, cuando la empresa tenía 2 aviones SAAB, y que $16 \div 2 = 8$ tripulaciones, entonces la empresa LAPA en ese momento tenía 4 tripulaciones por avión.

Agregó que la Prueba n° 36 muestra que donde piden a la planta Shell una visita didáctica, se determina que tenían 8 comandantes y 9 copilotos, y esto da el mismo cálculo: 4.5 tripulaciones por avión.

Asimismo, refirió que la carta del 18/4/96 en la que le informan los comandantes de LAPA al declarante que no eran presionados para volar (ello en virtud de los dichos vertidos en aquel entonces por Piñeyro), surge que esa misiva la firmaron ocho comandantes de la empresa y sumado el testigo Piñeyro (que era comandante), con lo que se demuestra que eran 9 comandantes más 8 copilotos, por lo que en ese año seguía habiendo un promedio de 4.5 tripulantes por avión.

Añadió que en el certificado de servicios aéreos de fecha 13/2/98, que tenía vigencia hasta el 2000 (Anexo 1 JIAAC de fs. 302/352), dice que hay 187 pilotos y 20 aeronaves, o sea que en ese período hubo 4,67 tripulaciones por avión y esto, según el manifestante, era la cantidad de tripulaciones que existían al año del siniestro.

Cabe advertir que los datos vertidos por el imputado Chionetti, los que fueron cotejados con la prueba documental aportada por el nombrado, no han sido revertidos por otro elemento probatorio.

Con relación a la imputación formulada por la Fiscalía en cuanto a que el estado patrimonial de la empresa LAPA derivó en la falta de otorgamiento de

vacaciones a los pilotos, corresponde señalar que conforme la prueba producida en el debate se determinó que dicha deuda vacacional en la gran mayoría de los casos provenía de años anteriores a 1997 –período a partir del cual la acusación centra su imputación diciendo que LAPA comienza una política expansionista incorporando aviones en detrimento de la inversión en seguridad- y, desde ese año en adelante –con el ingreso de la nueva gestión a la empresa- justamente comenzó a regularizarse.

En este sentido, se menciona los testimonios de Gerardo GONZÁLEZ RAMOS quien refirió que ingresó a LAPA en septiembre de 1994 y, que al tiempo de su ingreso, le debían cincuenta o sesenta días de vacaciones, que eran de 1995 ó 1996, lo que se regularizó en 1997 ó 1998; Marcelo Felix BATLLIORI quien ingresó a LAPA en enero de 1995 y manifestó que respecto a sus vacaciones, no recordaba bien las de los dos primeros años, pero dijo que con posterioridad (en 1997) se normalizó con las mismas; Alejandro Horacio NISHIMOTO quien dijo ingresó a LAPA en 1998 siempre tomó sus vacaciones y cumplió los tiempos de descanso; Eduardo Roberto ESCRIBANA quien refirió haber ingresado a LAPA en 1995, aclarando que los dos primeros años se tomó parcialmente las vacaciones, luego, a partir de 1997 y 1998, se regularizó y fue recuperando la deuda vacacional de los dos primeros años; que le debían unos 50 o 60 días, y cree que terminó de recuperar las vacaciones en 1999 ó 2000 no pudiendo precisarlo; Marcelo Enrique BRUGGIA quien ingresó a LAPA en 1995 y dijo en cuanto a las vacaciones, que había una deuda en la empresa, y un plan de recuperación de las mismas; Gustavo Fernando CIARLO quien ingresó a LAPA en el año 1993 y con relación a sus vacaciones, dijo que le empezaron a devolver los días que le quedaban en el año 1998 y siguientes y, al serle exhibido el parte de vacaciones obrante a fs. 1 de su legajo, reconoció su firma y dijo que reflejaba su realidad al año 1999, que él estaba solicitando a Operaciones treinta días de los que venía acumulando de años anteriores y le debían; Guillermo Roberto OTAMENDI quien ingresó a LAPA en 1990 ó 1991, refirió que él era prosecretario gremial de APLA, donde trataban el tema del cumplimiento de las vacaciones de los pilotos, ya que en la primera etapa de LAPA hubo muchos retrasos en las vacaciones, que a él también le adeudaban, aclarando que en la primer etapa no, pero al irse regularizando, la empresa notificaba en forma

verbal para que se tomaran las vacaciones adeudadas, y en los últimos 4 años las licencias se cumplían; Diego Eduardo MEYER MARTINEZ quien ingresó a LAPA en el año 1997, manifestando en cuanto a sus vacaciones, que siempre se las tomó, que no se le adeudaban; Rodolfo Héctor ARGIMON FELDMAN quien refirió haber ingresado a principios de 1993 a LAPA, señalando que estuvo con deuda de vacaciones al principio, cuando volaban mucho y eran pocos, y lentamente se fue poniendo al día con las mismas.

Asimismo y como ya se mencionara, el Ingeniero aeronáutico mecánico Néstor Oscar PELLIZA quien intervino en la realización del informe de la J.I.A.A.C. refirió en el debate que el informe no abarcó el cumplimiento del decreto 671/94, y la razón fue porque del accidente para atrás, en general los pilotos no habían sobrepasado esos límites y habían tenido sus descansos y licencias, que muy hacia atrás se habían salteado algún tiempo de vacaciones, pero eso no influyó para nada en el accidente. También nos hemos referido a la pericia específica del comandante Prelooker y las conclusiones de la totalidad de los peritos, que descartan incidencia del tema vacaciones en el resultado del accidente.-

En cuanto a la capacidad económica que recalca el Ministerio Público como deficiente, puede observarse que entre los años analizados en la pericia contable referenciada, LAPA –como tantas otras empresas aerocomerciales– operaba con balances negativos, pero esta circunstancia fue compensada con aportes de capital de sus accionistas lo que permite inferir que la compañía mantenía una solvencia económica suficiente para operar en plaza –Conf. cuadro donde se detallan los aportes irrevocables efectuados por Gustavo Andrés Deutsch a la firma LAPA de fs. 35.120–

Además del aumento en las inversiones comprobado en la pericia contable, durante el desarrollo del debate se verificó que a partir del año 1996 en adelante la empresa LAPA efectivamente amplió su flota de aviones incorporando los de última generación, circunstancia que posiblemente haya repercutido en las ganancias netas, sin embargo un análisis racional, no permite soslayar que esta cuestión repercuta negativamente en la seguridad de las operaciones de vuelo.

El Dr. Jorge Sandro, defensor del imputado Deutsch, que es a quien concretamente se le imputó esta conducta, en su alegato realizó un pormenorizado análisis de esta cuestión, descartándola contundentemente. Hizo referencia a que durante los años referenciados por el Fiscal (1994-1999) Lapa con operó con patrimonio neto positivo, incrementándolo de 8 millones de pesos –año 94- a 82 millones en el año 1999, indicando con ello la confusión del Fiscal entre resultado negativo y patrimonio negativo. Agregó que es importante destacar que en cualquier etapa de expansión y crecimiento de la empresa, tiene que fijarse no ya en los resultados del ejercicio sino mas bien en la utilidad bruta anual, que es la que proviene del cotejo entre ventas netas anuales y los gastos del ejercicio, cifra que se incrementó del año 1994 -10 millones aprox.- hasta el año 1999 en 37 millones. En cuanto a los gastos de capacitación e instrucción, expresó que se duplicaron entre los años 1997 y 1999 y los de mantenimiento pasaron de 14 millones a 18 en el mismo período.-

También señaló dos rubros no considerados en el peritaje, pero que tienen directa vinculación con la imputación del Fiscal. En primer lugar, que la adquisición de los aviones nuevos incluían todos los gastos de capacitación, y que los gastos de capacitación de los pilotos relacionados con el desarrollo de nuevas rutas eran incluidos contablemente en los activos de la firma, razón por la cual no se reflejaban en los gastos.-

En este punto, aunque también guarda directa relación con los puntos 1) 9) y 12) de este capítulo, el Dr. Sandro dijo que la empresa Lapa jamás escatimó costos relativos a rubros que tengan conexión con la seguridad de vuelo. Enfatizó que se ha probado en el debate que Lapa contrató a los mejores centros de instrucción de los Estados Unidos para que sus tripulaciones fueran entrenadas allí en simulador, haciendolo también con los centros de instrucción de la firma Boeing y que en Argentina –caso único- incorporó a un representante técnico permanente de la empresa Boeing que estaba en los hangares de Lapa de Aeroparque. De este último dato extrae como conclusión que –contrariamente a lo sostenido por la Fiscalía- quien en todo caso pretendiera fomentar una cultura de inseguridad, espantaría de su ámbito a cualquier persona de esa jerarquía que pudiera controlarlo.-

Por todo lo expuesto en los párrafos precedentes, entendemos que no se encuentra acreditado que el estado patrimonial de la empresa LAPA haya tenido incidencia en el accidente materia de este juicio, como así tampoco que hubiere provocado un déficit en el mantenimiento de las aeronaves, en la capacitación de los pilotos o en la seguridad operacional en general.

15) Hostigamiento, aislamiento y persecución del personal de LAPA que formulara denuncias relativas a la seguridad aérea.

En la acusación formulada por la querrela, también se imputa a las autoridades de la empresa LAPA el haber hostigado, aislado y perseguido al personal de la empresa que formulara denuncias y observaciones relativas al mejoramiento de la seguridad aérea.

Entendemos que no corresponde efectuar un juicio de imputación respecto a este hecho en atención a que no se ha corroborado en el debate que efectivamente la empresa LAPA haya llevado a cabo dicha práctica y, mucho menos que –en caso de haberse acreditado– la misma constituyera un nexo determinante en la producción del accidente, ya que no existen elementos probatorios que permitan afirmar –tal cual lo hemos tratado en el punto relacionado con la creación de un sistema de denuncias– que el personal de la empresa que denunciara acontecimientos relacionados con la seguridad de vuelo fuera censurado o recibiera castigos al respecto.

En este sentido, cabe mencionar que la gran mayoría de tripulantes de vuelo que prestaron declaración en el debate no mencionaron haber sufrido algún tipo de hostigamiento por haber efectuado denuncias o informes sobre el mantenimiento de las aeronaves, sino todo lo contrario puesto que cuando un avión no se encontraba en condiciones operativas seguras, los comandantes ejercieron ampliamente la facultad de cancelar el vuelo o cambiar de avión, no recibiendo presión u hostigamiento alguno por parte de sus superiores.

Al respecto, corresponde destacar los dichos de los siguientes pilotos: Alejandro Zurro quien dijo que nunca se sintió forzado a volar en la empresa; Daniel Amigo quien indicó que nunca tuvo presión para realizar un vuelo con un avión no go, aclarando que hubo un período irregular en los años 1992 y 1993 por la incorporación de aviones nuevos y gente nueva, se necesitaba ajuste y

coordinación y la demanda superaba la oferta y se demoraban y no había puntualidad porque quizá tenían una falla, que se pedía lógicamente que se tratara de cumplir el horario, pero no había presión empresarial; Federico Kroll quien dijo que no tuvo presión o violencia para salir en un avión que no estuviera en condiciones y menos como comandante, que sí canceló vuelos si las condiciones no estaban dadas, pero no tuvo ningún inconveniente por eso, solo hizo informes y que tampoco sintió presión por la puntualidad; Eduardo Gaspari quien mencionó que nunca recibió presión ni estuvo involucrado en alguna operación en que se haya demostrado negligencia; Guillermo Madariaga quien recordó un avión con APU fuera de servicio (no go por la MEL), en el cual el comandante era Ferrante, quien tomó la decisión de no volarlo por confort de los pasajeros y no hubo presión de LAPA para salir con ese avión; y Ricardo Barbosa quien señaló que no sintió presión industrial en LAPA.

Con relación a la prueba citada precedentemente, debemos destacar que se trata de los testigos que fueron interrogados con relación al tema tratado, ya que no todos los pilotos que concurren al debate fueron preguntados al respecto.

La querrela sostuvo para fundar dicha imputación que “el paradigma de este hostigamiento fue Enrique Piñeyro” recalcando que sus denuncias obstaculizaron su ascenso a comandante de Boeing 737-200 y resultó presionado por las Gerencia de Recursos Humanos y de Operaciones para que se retractara.

En primer lugar, entendemos que éste y algún otro caso mencionado por la parte acusadora resultan ser episodios aislados que, además no se han visto corroborados con otros elementos de prueba.

En este sentido, cabe mencionar específicamente con respecto al hostigamiento que manifestó en su declaración testimonial haber sufrido el piloto Enrique Piñeyro, que dicha circunstancia no pudo ser corroborada por otro elemento probatorio, existiendo únicamente una confrontación de sus dichos efectuada por el imputado Fabián Chionetti, quien al ampliar declaración indagatoria refirió: con relación a la rehabilitación psicológica de Piñeyro que le otorgaron 15 días de licencia médica, desde el 3/4/96 hasta el 18/4/96 y ese último día es declarado Inepto por el INMAE y a su vez envió el telegrama de

extensión de licencia a la empresa a las 8.15 hs, o sea antes que el INMAE lo declare inepto.

Pasado el tiempo, con fecha 21/6/97 Piñeyro efectuó un pedido de reincorporación a la empresa, manifestando en aquella oportunidad que había sido rehabilitado por el INMAE y solicitando se le indicara el curso a seguir; ante lo cual LAPA le requiere que se presente en la sede central para que el médico le indique los procedimientos a seguir, en virtud de que ello lo requería el convenio colectivo para todos los pilotos.

En virtud de ese pedido, Piñeyro contestó a la empresa que tenía otorgado el alta médica por el INMAE y sin restricciones, por lo que se negó a llevar a cabo el procedimiento indicado por LAPA.

Asimismo, se refirió el imputado al tercer pedido de ingreso de Piñeyro donde mencionaba la naturaleza invasiva y tóxica de los estudios que la empresa le requería que se practicara, agregando que el cuarto pedido se efectuó por una nota remitida por "Correo Argentino" desde APLA -ya que pone la dirección de la calle Lezica-, en el cual solicitaba se lo incorpore en la función de comandante por la habilitación que le había dado el INMAE.

Respecto al quinto pedido de reincorporación, refirió Chionetti que en él, Piñeyro ratifica las comunicaciones y cartas donde requería volver a trabajar en la empresa y expresa que por su función desempeñada en APLA va a iniciar acciones, presionando a la empresa para que se acepte su incorporación.

Continúa Chionetti relatando que en la sexta carta solicitó, bajo apercibimiento, volver a la empresa por ser miembro de APLA; en el séptimo pedido, requirió nuevamente su incorporación a LAPA; y en el octavo pedido dirigido a Nora Arzeno, en agosto de 1997, lo firma un directivo de APLA, donde en representación de esa asociación transmite que es importante superar el inconveniente con Piñeyro, como diciendo "o lo toman a Piñeyro o tendrán problemas".

Por último, Chionetti mencionó que la contestación de la empresa a esta última misiva fue que la habilitación provisoria de 6 meses otorgada por el INMAE a Piñeyro se encontraba vencida a junio de 1997, por lo tanto no se encontraba habilitado para incorporarse como piloto; finalizando el declarante

que ello declaró la furia de APLA, y en junio de 1999, cuando se le acabó la inmunidad gremial a Piñeyro, envió el telegrama de renuncia.

En definitiva, el plexo probatorio a valorar se circunscribe por un lado a los dichos de Piñeyro, los cuales dan a entender que la empresa LAPA lo bajó de vuelo como sanción a sus reiteradas quejas o denuncias, no lo reincorporó a pesar de sus pedidos obligándolo finalmente a renunciar, y por otro las declaraciones de Chionetti, de las cuales se infiere que Piñeyro fue bajado de vuelo por haber sido declarado inepto por el INMAE, que no se lo reincorporó puesto que el nombrado no quiso someterse a un examen médico que la empresa le exigía como requisito previo. Estos elementos de prueba, contradictorios entre sí y huérfanos de otros medios que permitan corroborar una u otra versión, impiden a los suscriptos efectuar una conclusión certera respecto a este episodio en concreto.

De igual manera, cabe consignar que de haberse acreditado el hostigamiento que Piñeyro dijo haber sufrido por parte de la empresa LAPA, este hecho aislado no permitiría fundar y tener por probada la imputación sostenida por el abogado querellante, generalizarla como hizo, y menos aún, entrelazar de manera lógica esta cuestión con el accidente del vuelo 3142. Hay un gran vacío probatorio entre esta cuestión, que aún corroborada, solo permitiría demostrar una disputa personal con el piloto, pero nunca una generalización del concepto que aquí se debería haber probado de presión industrial; el cual –por lógica-inferencia, debe ser abarcativo de un número importante de casos, para poder definirlo como una conducta generalizada de la empresa.-

Con relación a la comisario de abordaje Carla Calabrese, entendemos que la prueba relativa a su desvinculación a la empresa no arroja certeza respecto a cuales fueron los verdaderos motivos que originaron dicha cuestión, no encontrándose acreditado que se debió a un hostigamiento o castigo por haber efectuado informes relativos a elementos faltantes en las aeronaves, ya que al respecto sólo se cuenta con sus dichos y las declaraciones de los imputados que los revierten.

Respecto a las auxiliares y comisarios de abordó corresponde mencionar que se evidencia prueba contundente en cuanto a que dichas tripulantes podían efectuar reclamos ante sus superiores, no advirtiéndose que existiera una presión u hostigamiento por parte de la empresa para censurar dichas acciones; señalándose a modo de ejemplo los dichos vertidos por María Alejandra Suárez, quien se desempeñaba como supervisora de abordó, siendo la encargada de recibir los reclamos de sus dependientes (auxiliares y comisarios), indicando que no recibió queja alguna, ni de vacaciones ni de licencias, sólo algún caso de auxiliares que tenían dudas de que estuvieran volando vencidas; y de María José Correa Comentó, quien fue delegada gremial desde 1993 hasta fines de 1996; refiriendo que había tenido buena relación con el personal de relaciones laborales para que las cosas fueran como tenían que ser, recalcando que en su rol podía conversar con las auxiliares de los problemas que sufrían en los vuelos, con el sueldo, o las habitaciones, en las postas o los viáticos, agregando por último que los reclamos sindicales se efectuaban primero con el jefe directo, Enrique Menéndez, y a veces con Nora Arzeno, y éstos luego se planteaban en reuniones. Con relación a los reclamos que ella recibió, indicó que no le efectuaron quejas en materia de seguridad ya que ésta se cumplía.

Finalmente la querella cita el testimonio de Alberto Miranda indicando que había denunciado presiones de la empresa para que volara un avión en condiciones operativas deficientes, pero lo cierto es que surge de su propia declaración testimonial prestada en el debate que el nombrado piloto nunca voló un avión en condiciones no go, que no se dejó presionar por la empresa y que no recibió ningún tipo de sanción.

En virtud de ello, entendemos que el plexo probatorio no permite sostener la imputación formulada por la querella en cuanto a que en la empresa LAPA se hostigaba y castigaba al personal que efectuaba denuncias relativas a la seguridad de vuelo, además de no haberse corroborado en el debate y tampoco lo ha demostrado la querella en su alegato, el nexó causal que dicha circunstancia tuvo en el accidente motivo de juicio.

B) HECHOS QUE CONFORMAN EL JUICIO DE IMPUTACIÓN

Ascenso a comandante del piloto Gustavo Weigel

Teniendo en cuenta la prueba producida en el debate, se encuentra plenamente acreditado que el piloto Gustavo Weigel nunca debió haber sido ascendido a la función de comandante de Boeing 737-200 dentro de la empresa LAPA, en atención a que de su legajo técnico se desprenden características negativas de vuelo que se advierten como recurrentes, adquiriendo la condición de crónicas, durante toda su carrera profesional, las cuales se vieron reflejadas en la cabina del vuelo 3142 y tuvieron directa incidencia en el accidente materia de este juicio.

En este sentido, el Informe Final de la J.I.A.A.C., entre sus conclusiones destaca que muchas de las observaciones están referidas a características negativas del piloto que se repiten, permaneciendo a través de distintos tipos de aeronaves y del tiempo y que inevitablemente las mismas se asocian con el accidente acaecido el 31/8/99, puntualizándose los siguientes casos:

Características negativas que se desprenden del legajo: (punto 2.1.3.1.) Lentitud en reacciones y movimientos ante situaciones críticas; (punto 2.1.3.2.) Desconocimiento o falta de aprendizaje de los ítems a efectuar de memoria (Memory Ítems) ante situaciones que no permiten la lectura de las Listas de Control de Procedimientos (LCP); las cuales se vieron reflejadas el día del accidente en las siguientes etapas: la primer acción luego del “stick shaker” fue reducir motores, aparentemente sacar reversores y frenar, pero estas acciones no fueron definidas ni continuadas al volver posiblemente a accionar los reversores adentro, no accionar los spoilers y en cierto modo no emplear todos los medios disponibles para frenar la carrera de despegue aún con daños materiales inevitables.

Por otro lado sostuvo la J.I.A.A.C que se evidencia del legajo como error recurrente (punto 2.1.3.3.) el inicio de las maniobras sin la correspondiente configuración inicial y sin “briefing” (acuerdo previo, con los demás tripulantes para definir roles y dar al lineamiento y tiempos de maniobra), característica

negativa que el 31/8/99 se reflejo en la comprobación del “before Start”, no se efectuó el “take off briefing” en forma completa, omitiéndose luego la comprobación de la lista “before take off” -que comprende la extensión de los flaps para despegue- y la revisión del “take off briefing” y, además, no se recontroló nada de esto en ningún otro momento.

Asimismo, surgen como antecedentes negativos en la carrera profesional de Weigel (punto 2.1.3.4.) observaciones sobre falta de coordinación en cabina en forma muy repetida y en distintas circunstancias de vuelo; evidenciándose ésta falla en el vuelo 3142 cuando el nombrado se relacionó con el copiloto en un plano de amiguismo que eliminó la relación Comandante–Copiloto normal.

Otra falla crónica que surge del legajo técnico del piloto es la falta de conocimiento suficiente de sistemas y procedimientos que influían sobre su accionar en cabina, no siendo suficientemente rápida su capacidad de razonamiento para reemplazar esa falta; característica ésta que se evidenció el día del accidente cuando el comandante desoyó la alarma de configuración, no abortó el despegue y, cuando ya había sobrepasado la V2, y no había posibilidad de abortar, tomó la decisión incorrecta y, en el momento no indicado, trató de frenar el avión y abortar el despegue.

Asimismo y tal como fuera referenciado al tratar los factores contribuyentes del accidente, cabe consignar que el Perito Oficial Comandante Jorge Prelooker sostuvo en su informe –el cual fue ratificado por el nombrado al prestar declaración testimonial en la audiencia de debate- que: “...De la lectura de las observaciones recurrentes realizadas al desempeño del Cmte. Weigel durante toda su carrera, surge una notoria falencia en las capacidades necesarias para conducir con seguridad una operación de vuelo. Una insuficiencia técnica de vuelo, sumada a escasos conocimientos del avión y una falta de capacidad para administrar los recursos disponibles en la cabina, de manera de poder enfrentar cualquier situación con eficiencia y seguridad, configuran una realidad de características crónicas confirmada por la opinión de una amplia gama de instructores de dos tipos diferentes de equipos.

A lo largo de seis años de trayectoria profesional estudiados, y pese a los esfuerzos de instrucción que se puedan haber realizado, no se evidenció una

notoria mejoría en los problemas detectados. No obstante no parece haber habido un análisis general del cuadro presentado, interpretándose las falencias observables como de tipo circunstancial y pasándose por alto la evidencia de estar en presencia de un cierto grado de irrecuperabilidad en las condiciones del Cmte. Weigel como para transformarlo en un piloto seguro...”.

En este sentido, entendemos que sin perjuicio de la adecuada instrucción impartida por la empresa LAPA a Gustavo Weigel –los esfuerzos que reconoce el perito Prelooker- el nombrado evidenciaba deficiencias de carácter crónico que debieron haber sido advertidas al momento de evaluar su legajo técnico para decidir su ascenso a comandante de Boeing 737-200, máquina que conducía cuando se originó la tragedia.-

Por su parte, el perito Carlos Velasco señaló en su informe que no podían haber pasado inadvertidas las dificultades del piloto Weigel, tanto en las condiciones manuales de la operación como las de sus reacciones relacionadas con el factor humano, las que se manifestaron recurrentemente durante toda su carrera.

El nombrado perito, al prestar declaración en el debate manifestó que al analizar su legajo encontró que se le habían anotado a lo largo de su carrera observaciones que escapaban un poco de lo que corresponde para tener confianza en un piloto, y que se correspondían totalmente con las actuaciones que él tuvo en el decolaje fatal, preguntándose el perito cómo fue llevado Weigel a tomar el comando de la aeronave con las anotaciones hechas, por las grandes dudas que presentaba en forma recurrente y peligrosa, por lo que no tendría que haber llegado a comandante.

También en este sentido se explayó el perito Robert Mc Innis refiriendo que había muchos ejemplos de que Weigel no era bueno cumpliendo ciertas obligaciones en cuanto al comando de una aeronave, que se cometieron muchos errores y hubo varias oportunidades para frenar la tragedia, pero estos errores nadie los advirtió.

El perito Helmreich también fue concluyente cuando mencionó que la evaluación escrita sobre Weigel era de las peores que vio sobre un piloto de operaciones, que había tenido acceso a muchos registros de pilotos y lo que le impactó de la evaluación de ese tripulante fueron los comentarios en la lista de

verificación, disciplina y otros procedimientos, los que tienen el mismo significado en África, EEUU o en cualquier país. En cuanto a ello, recalcó que una de las cosas que más le impresionó fue que el evaluador hizo recomendaciones muy específicas de mejorar el desempeño de Weigel.

De la lectura del legajo técnico del Comandante Weigel se evidencian observaciones efectuadas por los instructores respecto a diversas falencias que el nombrado tenía de modo recurrente al enfrentar situaciones críticas que se reflejaron el día del accidente; entre ellas corresponde señalar las siguientes: debe mejorar control de cabina (1993), aprobó su examen de piloto con lo mínimo, aclarándose en esa instancia que antes de ser promovido a comandante debería volver a simulador para lograr mayor rapidez y decisión en los momentos críticos, se indicó además en esas lecciones que tenía un malestar físico y que estaba lento, y en la última de ellas se le precisó que pese a su mejoría física, continuaba lento y podría solucionar los problemas evidenciados si adquiría mejor conocimiento de listas y procedimientos para poder simplificar sus procesos de razonamiento, falta de coordinación tripulación, buena resolución pero no realiza las coordinaciones con tripulación, emergencias: en general buen criterio, pero es desprolijo con las medidas para la tripulación, debe continuar insistiendo en coordinación de cockpit y pedido de listas (1994); no sabe memory items, por lo tanto hay inseguridad en los procedimientos y descoordinación de cabina, adquiriendo la calificación de impreciso en los ítems Coordinación entre tripulantes; Criterio Aeronáutico; Toma de decisiones; Control de Cockpit, en las lecciones 1, 2 y 3, indicándosele concretamente en el ítem Coordinación entre tripulantes “no hay seguridad en las acciones inmediatas, él debe ordenar” (1995); debe ser más ordenado en la ejecución de los procedimientos de vuelo, recuerde que la seguridad y el acuerdo de sus decisiones dependerán de su conocimiento de los sistemas y procedimientos, conoce los procedimientos y limitaciones del avión en la faz teórica, cuando debe volcarlos a la faz práctica, excede las limitaciones de vuelo por instrumentos, debido a que no domina completamente el simulador, su reacción para corregir estas desviaciones no alcanza a la requerida por ser lenta, por otra parte, esta situación mantiene ocupada toda su atención, haciendo que le sea muy

difícil mantener el control total del avión, la tripulación y la situación que tiene que resolver, en una de las lecciones, en el ítem Descent and Approach, Approach briefing se le indicó “Usted no puede iniciar una APP sin haber configurado el avión, sin realizar descend and approach y sin haber hecho el briefing”, en la otra lección se le recriminó que asumió erróneamente que el motor detenido tenía poca presión de aceite (10 PSI) desechando la posibilidad del reencendido, decidió iniciar un procedimiento con excesiva velocidad en el fijo (230 Kias), el avión sin configurar y sin haberse hecho ni el briefing ni la descent and approach chk list, alejó por radial equivocado y en general le costó mantener los parámetros de velocidad y altura, en más de una oportunidad no interpretó las autorizaciones del control debido a la falta de atención por la carga de trabajo, apartándose de las mismas (1997); recuerde que debe controlar las acciones de su “cop”, en el ítem app bar vor se le indicó “No descontrola la aeronave”, debe tratar de mantener un mejor control de cabina, debe tratar de ubicarse mejor en el espacio, no se demore en reaccionar ante la falla de un motor (1998).

Complementan la materialidad de este hecho la totalidad de las referencias que hemos efectuado en el considerando II, punto 2-B-a, al cual nos remitimos.-

De las observaciones consignadas como recurrentes y que tuvieron incidencia en el accidente, entendemos como las más significativas todas aquellas referidas a situaciones de emergencia recreadas en los simuladores que no ha podido resolver con solvencia, debido a su lentitud y a la imposibilidad de prestar atención simultánea a varios aspectos de la operación, manteniendo ocupada la misma en una sola cuestión y desatendiendo el resto del control del avión, la tripulación y la situación concreta que tenía que resolver, provocando inseguridad en la maniobra.

Del análisis de los elementos probatorios ya referenciados, estamos convencidos que principalmente una de las falencias técnicas de carácter recurrente que poseía el comandante Gustavo Weigel fue esencialmente determinante en la causación del accidente, encontrándose evidenciada en su legajo cuando ante situaciones críticas de vuelo, el nombrado se “desborda”

-para utilizar un vulgarismo significativo-. Su reacción para corregir las desviaciones que produce una emergencia, no alcanza a la requerida por ser lenta y esta situación mantiene ocupada toda su atención haciendo que le sea muy difícil mantener el control total del avión.

Los factores contribuyentes relacionados con la conducta del piloto, se dividen en dos etapas: antes y después de la emergencia. En el primer momento el comandante efectuó todas aquellas acciones negativas del vuelo que surgen de manera crónica en su legajo técnico, referidas al control de cabina y chequeo de listas. A estos errores, cometidos en esta etapa, que por la seguridad que posee la aviación aerocomercial, se los podría haber subsanado con posterioridad con maniobras correctivas, se sumaron las críticas reacciones del comandante a partir de que comienza a sonarle la alarma de configuración indicándole que debía desacelerar y corregir las falencias.-

En este punto aparecen otras características de vuelo negativas y recurrentes durante su carrera profesional, que completaron esta cadena de inexplicables errores cometidos por el piloto, causando así el estrago y la muerte de sesenta y cinco personas. Estos nuevos desaciertos, afloraron una vez disparada la alarma de configuración –es decir, al comienzo de la emergencia-, que lo colocó ante una situación inusual, disparando su incapacidad para controlar de manera eficiente los recursos disponibles para una adecuada operación de vuelo.

Es decir, ante la situación crítica, Weigel va anulando su dominio sobre el avión, perdiendo la templanza que debe imperar en esos momentos críticos para poder efectuar un adecuado razonamiento de lo que sucedía y actuar en consecuencia. A partir de ese instante, el nombrado comandante comienza a perder el control de sus acciones debidas y -aparentemente- coincidiendo con lo manifestado por el perito Dejean y su explicación en este punto, al escuchar la alarma de configuración, trata de controlar los ítems abarcados por la misma, pero inmerso en esa situación, efectúa el chequeo “mirando sin mirar” y, pensando que estaba todo bien, desatiende la alarma y continúa el despegue.

Luego de ello, en plena emergencia, sobrepasada la velocidad que le permitía abortar el vuelo (V1) y alcanzada la velocidad (V2), al darse cuenta que

el avión no le responde para iniciar el ascenso -disparándose la alarma de falta de sustentación en vuelo-, el comandante pierde por completo el control y reacciona de la misma manera que lo hacía ante situaciones críticas recreadas durante su instrucción en los simuladores de vuelo: pierde la objetiva valoración, lo desborda la situación y efectúa acciones incorrectas, como tratar de abortar el vuelo, cuando debió utilizar todos los recursos operativos para intentar levantar la aeronave y salir a volar, ya que la acción contraria implicarla –teniendo en cuenta las características de la pista- necesariamente la producción de un accidente.

Y pareciera que no es que no sabía lo que tenía que hacer, o cual era la maniobra indicada, que por otro lado todos los testigos las calificaron como elementales y conocidas hasta por el piloto más inexperto –nos referimos a abortar cuando suena la alarma de configuración y salir al aire cuando se sobrepasa la velocidad indicada como V2-, justamente las dos maniobras que todos califican como increíbles. Es por ello que sostenemos que en situaciones críticas, la característica crónica que demostraba este comandante, era la pérdida de sus capacidades para actuar correctamente.-

De acuerdo al conocimiento que hemos adquirido durante el debate, podemos interpretar que posiblemente estas reacciones erróneas cometidas por Weigel ante situaciones de emergencia, podrían deberse a factores psicológicos de la estructura de la personalidad del nombrado, de carácter emotivo, que lo llevaban a no tener la templanza necesaria y realizar las acciones correctas aprendidas, justamente en el momento en el cual resulta indispensable que el piloto las tenga, en las situaciones de peligro.

Resulta imposible y sería aventurado extendernos en consideraciones que exceden nuestro conocimiento, pero todos los peritos y especialistas en psicología o psiquiatría que declararon o hicieron pericias en la causa, marcan problemas de índole psicológico del comandante. Aún la Junta, cuando se refiere a problemas personales, no hace más que centrar las causas de la incorrecta conducta del comandante en cuestiones que comprenden el área de la emoción.-

No se pudo precisar patología y ninguna pericia ni explicación, por sí sola, nos convence o nos da posibilidades de pronunciarnos con la seriedad necesaria.-

Solo haremos una mínima referencia al posible episodio hipomaniaco que es la hipótesis sostenida por la defensa, rechazándola en cuanto a que, aún admitiéndose la patología por vía de hipótesis, los antecedentes que hemos hecho referencia, repetidos en la historia del comandante, implican que si así fuera, no dejaba de ser una condición previsible y detectable, ya que estaban documentados los antecedentes previos en la fallas similares ocurridas en los simuladores en los cuales demostró la misma actitud que el día del accidente.-

Podrá decirse que a quienes tenían a su cargo el control de los antecedentes y la decisión del ascenso, no se les podía exigir conocimientos de psicología.-

Pero no se trata de eso, estas fallas se verificaban en el legajo como hechos, corroborables por su sola observación, sin necesidad de tener que advertir cual era el origen, simplemente las consecuencias estaban documentadas y resultaban de por sí autónomas para ser advertidas y consideradas, especialmente, como crónicas por su repetición, y necesariamente relevantes como para impedir el ascenso.-

En consecuencia, por lo expuesto, consideramos que el piloto Gustavo Weigel nunca debió haber sido ascendido a comandante de B-737-200, provocando dicha decisión -adoptada sin tener en cuenta las características negativas de vuelo crónicas que surgían de su legajo técnico- la creación de un riesgo jurídicamente desaprobado que, al haber permitido que el nombrado estuviera al mando del vuelo 3142, se vio realizado o concretado en el accidente objeto de este juicio.

En virtud de lo expuesto, sostenemos que la decisión adoptada el 9/12/98 de ascender al piloto Gustavo Weigel a comandante de B 737-200, desatendiendo las características negativas de vuelo reflejadas de manera crónica en su legajo técnico a lo largo de su carrera profesional, superó los límites del riesgo permitido ya que dichas falencias debieron ser advertidas por quienes tenían a su cargo la aprobación final de dicha promoción -de acuerdo a las funciones que desempeñaban en la empresa LAPA- y a sus cualidades profesionales y específicos conocimientos. Actuaron violando el deber de

cuidado, ignorando esas carencias profesionales recurrentes que se tuvieron relación de determinación en el accidente objeto de este juicio.

Por tal razón, corresponde que este hecho integre el juicio de imputación respecto a las personas que se encuentran sometidas a este proceso, a fin de establecer el grado de responsabilidad que las mismas han tenido con relación al ascenso del comandante del vuelo 3142. –

No se han podido acreditar en la causa otros hechos que puedan conformar el juicio de imputación.

Tal vez podría no haberse acreditado otro hecho, simplemente porque éste fue el único, pero lo cierto es que nunca lo sabremos, tal como lo venimos sosteniendo reiteradamente, porque la incorrecta técnica procesal implementada en la instrucción de esta causa, desvió el curso causal de los hechos hacia cuestiones absolutamente ajenas al presente, sin la necesaria profundización en otras pautas –consecuentes con el nexo causal- que nos hubieran permitido analizar otros aspectos y, tal vez, tener por acreditadas otras circunstancias que permitan ser valoradas con prueba suficiente en la imputación penal.-

USO OFICIAL

V. SITUACIONES JURIDICAS DE LOS PROCESADOS

a) Establecida la causalidad natural y normativa en el presente juicio, consistente esta última en la decisión de ascender a Gustavo Weigel a comandante de B 737-200, desatendiendo las características negativas de vuelo que de manera crónica se evidenciaban en su legajo de técnico a lo largo de su carrera profesional, creándose de esta manera una elevación del riesgo permitido que se vio realizada en el desastre aéreo ocurrido el 31/8/99, corresponde verificar bajo los parámetros establecidos en la teoría de la imputación objetiva, que fue utilizada en ambas acusaciones, la responsabilidad que le cupo a cada una de las personas aquí imputadas.

b) Previo a ello, entendemos necesario referirnos a las modalidades dolosas y culposas del delito de estrago, que fueron planteadas respectivamente por la querrela y la Fiscalía, respecto a la totalidad de los imputados.-

Este análisis lo adelantamos en esta instancia, por su característica de genérico y para evitar su tratamiento particular en cada caso, dado que –como dijimos- es una situación que se repitió en todas y cada una de las imputaciones particulares de cada acusado.-

Conforme a lo afirmado en el punto IV. B), analizaremos, genéricamente en este acápite, la aplicación al caso de la figura penal del estrago doloso, adelantando desde ya que el hecho que hemos tenido por acreditado y que conforma el juicio de imputación, no se encuentra abarcado ni subsumido bajo las previsiones de la norma mencionada.

Así las cosas, ha quedado demostrado que el piloto Weigel poseía a lo largo de su carrera profesional características negativas de vuelo, evidenciadas de manera crónica, que se efectivizaron antes y durante la emergencia sufrida por el vuelo 3142.

Como se refirió, teniendo en cuenta esas fallas recurrentes que se advertían del legajo técnico del piloto y afloraron el día del accidente, Weigel nunca debió haber sido ascendido a comandante del avión Boeing 737-200.

Este hecho que tuvimos por efectivamente probado, elevó el riesgo jurídicamente permitido y, posteriormente, ese mismo peligro desaprobado y abarcado por el ámbito de protección de la norma en cuestión, se vio realizado en la producción del accidente, provocando la muerte y lesiones a numerosas personas (punto III. 1) C) y D).-

Por lo tanto y como más adelante se expondrá, fueron las inobservancias sobre los deberes de cuidado específicos las que determinaron el ascenso a comandante de Weigel y que llevaron indefectiblemente a la producción del accidente aéreo del día 31 de agosto de 1999, resultado que podría haberse evitado, si las personas que tenían a su cargo esta función, hubiesen prestado la diligencia correcta.

Ahora bien, el artículo 190 del Código Penal establece lo siguiente *“Será reprimido con prisión de dos a ocho años, el que a sabiendas ejecutare cualquier acto que ponga en peligro la seguridad de una nave, construcción flotante o aeronave.*

Si el hecho produjere naufragio, varamiento o desastre aéreo, la pena será de seis a quince años de reclusión o prisión.

Si el hecho causare lesión a alguna persona, la pena será de seis a quince años de reclusión o prisión, y si ocasionare la muerte, de diez a veinticinco años de reclusión o prisión.

Las disposiciones precedentes se aplicarán aunque la acción recaiga sobre una cosa propia, si del hecho deriva peligro para la seguridad común”.

Teniendo en cuenta lo dispuesto por la norma señalada, el bien jurídico protegido es la “seguridad pública”, toda vez que lo que se procura resguardar son los medios de transporte -los cuales tienen una gran utilidad para la comunidad- de los posibles daños o entorpecimientos que en ellos se realicen y que creen un peligro común; es la sociedad en su conjunto la que tiene interés en ellos y el ataque a esos medios constituye un peligro asimilable a otros estragos.

Este peligro producido por el agente es la razón de la punibilidad de estas conductas, sin perjuicio de que los perjuicios sufridos también pueden alcanzar a bienes o personas indeterminados, circunstancia esta última, que agrava el tipo si concurren lesiones a la integridad física o se ve afectada la vida de uno o más individuos.

Por lo tanto, no se tutela la efectividad del servicio de transporte terrestre, naval o aéreo, sino la solvencia de dichos transportes en miras de la seguridad común y de los bienes y las personas que pueden ser alcanzados por esta clase de accidentes.

En este orden de ideas, entendemos que cobra fundamental relevancia el concepto contemporáneo de “sociedad de riesgo”, referenciado a la puesta en peligro que abarca este tipo de ilícitos en lo relativo a la actividad empresarial, ya que las comunidades posmodernas y posindustriales pretenden gozar de los beneficios de los medios de transporte y de comunicación, pero no se encuentran dispuestas a tolerar las consecuencias nocivas que estas nuevas tecnologías del transporte acarrearán.

Como bien se advierte en este análisis, el desenvolvimiento en la vida diaria comprende riesgos jurídicamente permitidos, que generan, a quienes están a cargo de velar por la seguridad común, obligaciones de cuidado a los efectos de evitar la afectación de bienes jurídicos por los cuales son garantes, pretendiendo que no eleven mediante sus conductas dichos riesgos.

Por ello, **la figura básica en su aspecto objetivo**, requiere como acción típica por parte del autor la de ejecutar cualquier acto que ponga en peligro la seguridad del medio de transporte acuático o aéreo, admitiendo la doctrina dominante que puede configurarse como acción u omisión.

El comportamiento desaprobado debe haber creado un peligro concreto que provoque una amenaza efectiva y nociva para el bien jurídico tutelado, es decir, que al riesgo generado por el autor se le exige que guarde una estricta relación causal con el resultado de puesta en peligro para poder tener por consumado el ilícito.

Esto es así, ya que en este tipo de delitos no basta con la realización de una acción que *ex ante* devenga objetivamente peligrosa, sino que por el contrario, es necesario precisar *ex post* que el bien jurídico protegido en el caso particular ingresó en el radio de la conducta, es decir, que éste haya sido expuesto a un resultado de peligro efectivo o real ocasionado por esa misma acción “prima facie” riesgosa.

Es decir, que si una acción, que elevó el riesgo permitido, no produce el resultado de peligro que la ley exige, no alcanza para configurar el tipo, ya que en estos casos el riesgo a tener en cuenta no está previsto *ratio legis* como en los delitos de peligro abstracto.

Asimismo, concluye Creus que los riesgos derivados de los actos de un agente pueden recaer sobre el medio mismo (daños en su estructura, sistema de mandos o propulsión), sobre las vías utilizadas (poniendo obstáculos en los canales de navegación, volando sin aviso en los corredores aéreos reconocidos), sobre el personal que opera el mando (atacando al piloto), sobre signos de señalización (colocar un falso faro).

El hecho que tuvimos aquí por acreditado, si bien se adecua a los requerimientos objetivos señalados precedentemente, entendemos, a diferencia de la parte querellante, que el problema de la cuestión se centra en el tipo subjetivo, es decir, en la consideración de la estructura del dolo.

Como ya sostuvimos anteriormente, fueron las inobservancias sobre los deberes objetivos de cuidado por parte de las personas que tenían a su cargo el ascenso a comandante de Weigel, lo que concretamente produjo el accidente el día 31 de agosto de 1999.

La figura del artículo 190 del Código Penal en su aspecto subjetivo requiere por parte del autor que obre a sabiendas de que pone en peligro la seguridad de alguno de los objetos, motivo por el cual y en concordancia con la doctrina y jurisprudencia mayoritaria, esta norma penal solo es admisible bajo la modalidad del dolo directo, descartándose el dolo eventual.

Por lo tanto, lo que la base fáctica de la norma penal establece es que se requiere un conocimiento positivo de la situación riesgosa (elemento cognoscitivo del dolo), es decir, no basta con que el autor se represente la probabilidad o posibilidad de ese peligro (dolo eventual), y además dicha conducta debe incluir el ánimo o intención de crearlo (elemento conativo del dolo).

Ahora bien, la parte querellante pretende introducir y aplicar, en esta instancia analizada, el denominado dolo de peligro, esto es, sin incluir en el análisis elementos propios del ánimo o la motivación.

Por ello desde esta postura, si el dolo debe ser componente del ilícito, es decir, si define el objeto de la valoración, no puede ser elemento de la motivación del sujeto activo y, por consiguiente, para determinar si éste intervino con voluntad de realización del tipo, el estudio debe circunscribirse al aspecto cognitivo, definiendo al dolo como el conocimiento de la acción u omisión junto con sus consecuencias.

Por ello, de acuerdo a esta concepción dogmática, en relación a los delitos de resultado de peligro, se considera necesario verificar si al momento de actuar el sujeto activo además de conocer su acción se representó como probable alcanzar el resultado típico.

Indudablemente en la mayoría de los casos ello surgirá del modo en que el imputado lleve a cabo la conducta. Como regla, se afirman cuanto más evidentes para el autor sean las circunstancias que hacen que una determinada conducta deba ser considerada peligrosa para el bien jurídico protegido -el llamado *síndrome de riesgo*- más difícil será la posibilidad de descartar que se representó el riesgo sin lesión, ello con más razón cuando la acción, por sus características, conlleva una muy alta probabilidad de alcanzar el resultado típico.

En esta inteligencia, entendemos que el conjunto de representaciones de un individuo integra un fuero sustraído a la captación por otras personas mediante los sentidos, por lo tanto, la comprobación de si en el caso concreto el autor se representó las circunstancias típicas exigidas no puede efectuarse de un modo directo, como lo pretende la norma, sino sólo de un modo inferido.

Por lo tanto, en este caso particular y de acuerdo a lo colectado en la audiencia de debate, sólo puede considerarse como probable el conocimiento del autor sobre la situación de peligro, criterio que no se contempla en la esfera del dolo directo, sino en el margen del dolo eventual, el cual no resulta aplicable al caso.

Asimismo, señalamos que debe verificarse, a su vez, si el autor obró con la intención de provocar el resultado de peligro para afirmarse que existe dolo, en virtud que se requiere en toda conducta libre una determinada actitud interna del sujeto activo hacia el bien jurídico protegido, esto significa, en este supuesto del estrago doloso, el aprobar o asentir el resultado de peligro.

En otras palabras, para que exista dolo, en miras de la figura del artículo 190 del C.P., no alcanza con que el autor se represente el resultado lesivo sino que, además, debe tener una determinación interna o anímica a su respecto.

En esta inteligencia, afirmamos que en este caso en estudio no se ha corroborado la configuración de los dos elementos requeridos por la estructura penal de la figura del estrago doloso, en ninguno de los casos en que así se imputa.-

Esto es así, ya que no se evidencia, por parte de ninguno de los imputados, un conocimiento efectivo y actual del peligro concreto generado por el ascenso a comandante de Weigel, como así tampoco, no existe ningún elemento probatorio que corrobore que dicha promoción se produjo con la intención directa y final de poner en riesgo a los bienes jurídicamente tutelados.

En conclusión, sostenemos que la posible responsabilidad de cada uno de los aquí acusados debe ser examinada bajo las previsiones de la figura del estrago culposo (artículo 196 del Código Penal).

La diferencia entre los delitos dolosos (dolo directo en este caso) y los imprudentes se configura en los siguientes términos, mientras que en los primeros, el autor dirige su conducta a la realización del resultado previsto en el tipo (es decir, con conocimiento e intención de producirlo), en los casos de imprudencia, existe una actuación dirigida hacia un objetivo que no es típico ni disvalioso en sí mismo, consistiendo, únicamente, en la violación de los deberes de cuidado y de la previsibilidad objetiva, motivo por el cual el resultado de esa conducta disvaliosa se desprende como una segunda exigencia del injusto.

Sentadas las premisas precedentes, analizaremos a continuación la situación procesal de cada uno de los imputados que llegaron a esta instancia decisiva.-

V.1) PRESCRIPCIÓN

Situación de Carlos Damián Peterson y Diego Alfonso Lentino

Los imputados Carlos Damián Peterson y Diego Alfonso Lentino fueron sometidos a este debate –conforme los requerimientos de elevación a juicio formulados por el Ministerio Público y la querrela- por el delito de incumplimiento de los deberes de funcionario público previsto en el art. 248 del Código Penal.

Las inobservancias de las normas cuyo cumplimiento le incumbía a Peterson en razón de su cargo desempeñado como titular de la ex Dirección de Habilitaciones y Fomento del Comando de Regiones Aéreas, consistieron según las partes acusadoras en: no haber fiscalizado que la firma LAPA operara con un Manual de Operaciones de Vuelo debidamente aprobado; que los inspectores de la Dirección a su cargo no contaran con un nivel de instrucción y experiencia superior o similar al de los pilotos que debían evaluar e inspeccionar y, no haber

controlado que la empresa LAPA diese cumplimiento con los descansos mínimos obligatorios de los pilotos conforme lo dispuesto en el Decreto 671/94.

Respecto a Lentino, la Fiscalía y la querrela coincidieron en que los incumplimientos imputados al nombrado consistieron en no haber ejecutado normas cuyo cumplimiento le incumbían en razón del cargo que ostentaba como Titular del Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial (INMAE), al no haber supervisado la labor y la idoneidad de los distintos médicos, psicólogos, psiquiatras y/o dependientes a su cargo, en relación a las tareas que estos efectuaron sobre las habilitaciones psicofísicas de los pilotos Weigel y Etcheverry.

Previo a llevarse a cabo el debate, la defensa de los imputados efectuó un planteo solicitando la extinción de la acción penal por prescripción, el cual fue resuelto en esta sede en forma favorable –por mayoría-. La Sala IV de la Cámara Nacional de Casación Penal revocó dicha decisión considerando que la misma no se ajustaba a derecho, toda vez que el voto mayoritario omitió resolver la incidencia a la luz de la calificación legal más gravosa establecida por el art. 196, segundo párrafo del Código Penal que, en atención al desarrollo procesal alcanzado en ese momento, no correspondía ser desechada por completo en relación al obrar imputado a Peterson y Lentino; aclarando que para que la conducta imputada a los nombrados pueda ser calificada por la figura legal citada, debe estar acreditado el grado de relevancia que ha tenido la eventual inobservancia de sus obligaciones funcionales con el resultado trágico (Conf. 139/161 y 137/157 de los respectivos incidentes de prescripción).

La Dra. Ana María Capolupo de Durañona y Vedia en su voto señaló que *“cierto es que la figura penal invocada por las partes recurrentes (estrigo culposo, agravado por el resultado muerte, art. 196, segundo párrafo del C.P.) implica que necesariamente la plataforma fáctica endilgada a Lentino permita de algún modo vincular su actuar con el resultado muerte de sesenta y cinco personas víctimas de la tragedia acaecida el 31/08/99”* –Conf. Fs. 144 del incidente de Lentino y fs. 153vta. del incidente de Peterson- y, por su parte, el Dr. Hornos sostuvo al respecto que *“en este tipo de delitos la imputación es*

posible en la medida en que pueda existir la peligrosidad fundamentadora de desvalor de acción si el sujeto realiza una conducta que previsiblemente resulte apta para la realización del resultado. Claro ésta que una conducta sólo puede ser imputada, cuando ha creado, o contribuido a crear, un riesgo jurídicamente desaprobado que se concreta en la producción del resultado...” –Conf. Fs. 147 del incidente de Lentino-.

En razón de ello, Peterson y Lentino fueron sometidos a juicio y, formulados los correspondientes alegatos, las partes acusadoras sostuvieron idéntica plataforma fáctica a la contenida en los respectivos requerimientos de elevación a juicio, discrepando en cuanto a la calificación legal escogida.

En este sentido, el Ministerio Público Fiscal entendió que los hechos imputados a Peterson y Lentino encuadraban en el delito de incumplimiento de los deberes de funcionario público previsto y reprimido en el art. 248 del Código Penal peticionando en razón de ello, la extinción de la acción penal por prescripción y, en consecuencia la absolució n de los nombrados.

Por su parte, la querrela representante de la Asociación de Víctimas Aéreas entendió que la conducta imputada a Peterson y Lentino encuadraba en el delito de estrago doloso previsto en el art. 190 (figura básica) del Código Penal, solicitando la aplicación de una pena de tres años de prisión para el primero de los nombrados y de dos años de prisión para el segundo, y para ambos, inhabilitación especial por el términos de diez años –art. 20 bis, inc 1º) con los efectos del art. 20 del C.P.

Ahora bien, culminado el debate y teniendo en cuenta los hechos acreditados que resultan objeto de imputación penal en esta sentencia (ascenso del comandante Weigel desatendiendo las características crónicas negativas de vuelo del comandante y desorden en su legajo técnico) entendemos que corresponde encuadrar la imputación formulada a Peterson y Lentino en el art. 248 del Código Penal.

Ello es así y siguiendo el razonamiento adoptado por el Tribunal Superior, ya que no se ha corroborado -con el cuadro probatorio reunido en el debate- que los incumplimientos enrostrados a los nombrados hayan tenido una incidencia en el accidente ocurrido el 31/08/99, circunstancia ésta que impide efectuar un

juicio de imputación relacionado con las figuras penales de estrago culposo o doloso, previstas en los arts. 196 y 190, respectivamente, del Código Penal.

Con relación a Peterson, no se ha podido establecer que las inobservancias que le fueron imputadas hayan contribuido con el nexo causal acreditado en esta sentencia como determinante del resultado, ya que no se ha corroborado incidencia entre ellas y el incorrecto ascenso del piloto Weigel a comandante efectuado por la empresa LAPA en diciembre de 1998, en atención a que dicha decisión –en ese momento- estaba bajo la órbita exclusiva de dicha firma.

Debemos aclarar en este punto que no corresponde analizar a su respecto la posible responsabilidad en cuanto a la habilitación de piloto de Gustavo Weigel otorgada por la Fuerza Aérea en el año 1996, ya que en aquel momento Peterson no se hallaba ejerciendo la función de Director de Habilidad y Fomento del Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea, habiendo sido designado recién en el mes de septiembre de 1997, por lo cual al momento en que la empresa LAPA decide el ascenso de Weigel a comandante de B-737-200, la etapa de inspección de la Fuerza Aérea ya había sido cumplimentada dos años antes, en la cual Peterson no tuvo intervención alguna.

Por tal razón, consideramos que la conducta imputada a Peterson debe ser encuadrada en el delito previsto y reprimido en el art. 248 del Código Penal que contempla en su escala penal una pena máxima de dos años de prisión, por lo cual desde ya se adelanta que se hará lugar a la petición formulada por el Ministerio Público en su alegato final, en virtud de hallarse extinguida la acción penal por prescripción, ocurrida ésta durante la etapa de instrucción.-

Del mismo modo y como ya se referenciara, tampoco se halla corroborado con la prueba colectada en el debate que los incumplimientos imputados a Diego Alfonso Lentino, hayan tenido una incidencia en el accidente ocurrido el 31/08/99, circunstancia ésta que impide efectuar un juicio de imputación relacionado con las figuras penales de estrago culposo o doloso, previstas en los arts. 196 y 190, respectivamente, del Código Penal.

Es decir, no se ha podido establecer que las inobservancias que le fueron imputadas hayan contribuido con el nexo causal acreditado en esta sentencia

como determinante del resultado, ya que la prueba no ha permitido acreditar con el grado de certeza que requiere esta instancia que los pilotos al mando de la aeronave siniestrada poseyeran una patología psíquica declarada, que hubiera resultado determinante en el resultado.

Si bien hemos considerado que el factor psicológico de Weigel ha tenido incidencia en sus infortunadas maniobras, no se ha podido determinar la patología, paso previo ineludible para poder evaluar si la misma podía o debía ser detectada por el órgano de control, a través de los mecanismos idóneos.-

Ello resulta así dado que, aún en la hipótesis de que los tests y estudios que por entonces realizaba el INMAE fueran correctos, no podemos afirmar que el desorden de la estructura de la personalidad de Weigel pudiera haber sido detectado. Simplemente porque no se encuentra en modo alguno corroborada cual era la patología del mencionado comandante. Se puede determinar que poseía una falla en el estado emotivo, pero resulta imposible saber su etiología.-

En este sentido, cabe recordar los testimonios brindados por las peritos psicólogas quienes, si bien observaron las deficiencias en cuanto a la administración de los tests efectuados por el INMAE y el examen aptitudinal en general, no han dado un diagnóstico certero respecto de la tripulación del vuelo 3142, refiriendo las profesionales que fueron interrogadas en este sentido, que no han logrado constatar fehacientemente -por los escasos elementos con los que contaban para el análisis- que los pilotos en cuestión no estaban aptos psicológicamente para ejercer su función.

En concreto, para que la conducta imputada a Lentino pueda quedar circunscripta en el art. 196 del Código Penal, tendría que haberse acreditado de manera certera que ambos pilotos o uno de ellos, poseía una patología de envergadura que debió haber sido detectada por el INMAE aún con sus controles correctamente utilizados.-

Por lo expuesto, consideramos que la conducta imputada a Lentino debe ser encuadrada en el delito previsto y reprimido en el art. 248 del Código Penal que contempla en su escala penal una pena máxima de dos años de prisión,

manteniéndose el principio de congruencia con los hechos por los cuales fuera traído a juicio, y exclusivamente sobre los cuales produjo defensa.-

Concretamente respecto a las normas que regulan el instituto de la prescripción de la acción penal, se desprende que conforme lo establece el art. 67 inciso b) del Código Penal –incorporado por ley 25.990- el primer acto interruptivo del curso de la prescripción es el llamado a indagatoria al imputado efectuado por el magistrado en el marco de un proceso judicial, circunstancia que en este caso aconteció respecto a ambos imputados (Peterson y Lentino el 23 de mayo de 2000).-

Asimismo, el art. 67 en su inciso c) prevé que el siguiente acto interruptor de la prescripción es el requerimiento de elevación a juicio, acto procesal que, en estas actuaciones, se efectúa el 8 de enero de 2004 con el requerimiento del Dr. Banchio, parte querellante en esa instancia.

En consecuencia, teniendo en cuenta estos actos interruptivos del curso de la prescripción producidos durante la etapa de instrucción y la pena máxima del delito imputado a Peterson y Lentino, se encuentra agotado el plazo requerido por el art. 62, inc. 2º -primera parte- del Código Penal y superado el mínimo contemplado en la segunda parte de la norma citada (dos años).

Por ello, en virtud de lo reseñado precedentemente y la ausencia de antecedentes penales de los procesados –v. constancias de fs. 33/36, 26/27 y 30 de los correspondientes legajos de personalidad-, la acción penal en estas actuaciones se encuentra extinguida por prescripción, implicando ello el sobreseimiento por extinción de la acción penal por el transcurso del tiempo.-

Por último, cabe aclarar que discrepando con el señor Fiscal, entendemos que no corresponde efectuar un juicio de responsabilidad respecto a los incumplimientos enrostrados a Peterson y Lentino, en atención a que debido a la prescripción aquí tratada, la acción penal respecto a los nombrados ha perdido vigencia impidiendo ello cualquier valoración de la conducta imputada, correspondiendo en consecuencia disponer el sobreseimiento de dichos imputados.

V. 2) . ABSOLUCIONES.

A) Situación de Nora Silvina Arzeno

Nora Arzeno quien se desempeñaba en la empresa LAPA a cargo de la Gerencia de Recursos Humanos no resultó acusada por el Ministerio Público Fiscal, habiendo solicitado su absolución en los términos del art. 3 del Código Procesal Penal de la Nación; mientras que la querrela concretó su acusación imputándole el delito de estrago doloso agravado por haber producido un desastre aéreo y la muerte de personas (art. 190 “in fine” y párrafos 2º y 3º del Código Penal), solicitando la imposición de una pena de 10 años de prisión, accesorias legales y costas.

El abogado Wortman Jofré representante de la Asociación Civil de Víctimas Aéreas, entendió que las conductas de la nombrada que -a su entender- contribuyeron de una manera determinante en la elevación del riesgo causal para la generación del accidente fueron, el haber desarrollado una política empresarial deficiente con relación al adiestramiento en la disciplina de CRM del personal operativo de la empresa y haber violado el régimen vacacional establecido en el decreto 671/94, particularmente, respecto a la situación del piloto Gustavo Weigel.

Corresponde mencionar que la imputación del abogado querellante además abarcó otros cinco hechos, los cuales no serán tratados en virtud de que los mismos se encuentran comprendidos por la nulidad resuelta por el Tribunal, cuyos fundamentos obran en el punto I. titulado “cuestiones previas”. No obstante ello, también fueron tratados específicamente dentro de los hechos que no conforman el juicio de imputación, y descartados por falta de acreditación o relación de causalidad con el resultado (considerando IV .A).-

Concretamente, con relación a la imputación referida a la forma en que la empresa LAPA impartió el adiestramiento en la disciplina denominada CRM, no corresponde efectuar juicio de imputación alguno ya que, por las razones expuestas en el punto IV.A.5), no se ha logrado corroborar que dicha instrucción haya sido deficiente, generando una elevación del riesgo permitido que fuera determinante para la causación del resultado objeto de este juicio.

Por otra parte, respecto a la violación de régimen vacacional regulado por el Decreto 671/94 -tema sobre el cual se ha discutido jornadas enteras en el debate, interrogando la parte acusadora de manera minuciosa a cada uno de los tripulantes de vuelo que han concurrido a prestar declaración testimonial-, se encuentra acreditado conforme a los fundamentos vertidos en el punto IV.A.6), que este hecho no guarda en absoluto relación de causalidad con el accidente acaecido el 31/8/99, en virtud de que los peritos expertos en la materia, sin opiniones encontradas y de manera contundente, han determinado la ausencia de “fatiga de vuelo” en la tripulación que conformaba el avión siniestrado, circunstancia ésta que ya se hallaba plasmada en el expediente en la etapa de instrucción, a un año de producida la tragedia.

Por tal razón, no corresponde analizar la responsabilidad de Arzeno respecto a esta conducta imputada por la querrela.

Finalmente, con relación a los hechos que hemos tenido por acreditados como generadores de la elevación del riesgo permitido y determinantes del accidente, no corresponde tampoco efectuar un juicio de responsabilidad respecto a Nora Arzeno, en atención a que los mismos no conformaron la plataforma fáctica objeto de su imputación y, expedirnos al respecto, implicaría violar el principio de congruencia y la garantía de la defensa en juicio.

Demás está decir que la competencia de su área resultaba absolutamente ajena a las cuestiones relacionadas con los ascensos de los pilotos.-

No existe elemento alguno que permita inferir una imputación sobre esta acusada, ni que amerite un tratamiento más extenso a su respecto.-

Por lo expuesto, entendemos que la imputada Nora Arzeno debe ser absuelta de culpa y cargo respecto a los hechos que le fueran imputados en el debate, sin duda alguna en cuanto a la atribución de responsabilidad en el hecho aquí juzgado.-

B) Situación de Gustavo Andrés Deustch.

Gustavo Andrés Deustch, quien se desempeñó en la empresa LAPA ocupando el cargo de Presidente de dicha firma, fue acusado por el Ministerio Público Fiscal como autor del delito de estrago culposo agravado por el resultado

lesiones y muerte (art. 196, primer y segundo párrafo del Código Penal), solicitando se le imponga al nombrado una pena de tres años y seis meses de prisión, accesorias legales y costas.

Por su parte, el Dr. Wortman Jofré, abogado representante de la Asociación Civil de Víctimas Aéreas concretó su acusación imputándole al nombrado el delito de estrago doloso agravado por haber producido un desastre aéreo y la muerte de personas (art. 190 “in fine” y párrafos 2º y 3º del Código Penal), peticionando la imposición de una pena de 15 años de prisión, accesorias legales y costas.

En esta instancia, debemos señalar que corresponde analizar la responsabilidad del imputado Deustch en relación a los hechos –incluidos en las respectivas acusaciones- que hemos tenido por acreditados y que, por haber generado un riesgo jurídicamente desaprobado que se ha visto realizado en accidente aéreo ocurrido el 31/8/99, conforman el correspondiente juicio de imputación penal. En el punto IV. A), hemos analizado pormenorizadamente cada uno -de la totalidad- de los hechos inculpados que no conforman el juicio de imputación, descartándolos por falta de nexo causal y no encontrarse probados. La remisión es imperativa.-

Tal como señaláramos en el punto IV. B), ha quedado acreditado que el piloto Weigel poseía a lo largo de su carrera profesional características negativas de vuelo, evidenciadas de manera crónica, que se efectivizaron antes y durante la emergencia sufrida por el vuelo 3142.

Como hemos sostenido, teniendo en cuenta esas fallas recurrentes que se advertían del legajo técnico del piloto y afloraron el día del accidente, Weigel nunca debió haber sido ascendido a comandante del avión Boeing 737-200.

Este hecho que tuvimos por efectivamente probado, elevó el riesgo jurídicamente permitido y, posteriormente, ese mismo peligro desaprobado y abarcado por el ámbito de protección de la norma en cuestión, se vio realizado en la producción del accidente, provocando la muerte y lesiones a numerosas personas (considerando III. 1) C) y D).-

Este riesgo -penalmente relevante- debemos evaluarlo bajo las previsiones de los delitos denominados de omisión impropia o de comisión por omisión, en su modalidad culposa, toda vez que las inobservancias sobre los deberes de cuidado específicos, que determinaron el ascenso a comandante de Weigel, llevaron indefectiblemente a la producción del accidente, resultado que podría haberse evitado, si las personas que tenían a su cargo esta función, hubiesen prestado la diligencia correcta (I).

En segundo término, analizaremos, en base a los postulados de la teoría de la imputación objetiva, como opera el principio de confianza en lo relativo a la situación de Deutsch, filtro hermenéutico que nos permitirá efectuar una estimación jurídica y condicionante de la causalidad que tuvimos fehacientemente acreditada (II).

I.- La posición de garante.

No resulta suficiente que la conducta omisiva impropia en su modalidad culposa sea violatoria de un deber de cuidado y cause el resultado, sino que además debe mediar una relación de determinación (nexo causal) entre la violación de aquél y la producción de éste, y la posibilidad de auxilio por parte del sujeto activo, vale decir, la violación del deber de cuidado debe ser el desencadenante del resultado típico.

Por lo tanto, se debe establecer precisamente el nexo causal entre la conducta y el resultado, y la relación de peligro entre ambos, como así también la posibilidad de evitación por parte del garante, ya que el riesgo creado por la omisión es el que debe haber concretado el accidente y no otro (imputación normativa del resultado a la omisión impropia).

Por ello, debemos establecer si el imputado Deutsch, como Presidente de la empresa LAPA, no ha omitido ni violado algún deber de cuidado a su cargo que, luego, tuviera una concreta determinación en el ascenso a comandante de B- 737-200 de Gustavo Weigel, como así también, si pudo dentro del ámbito de actuación por el cual responde como garante, evitar que dicha promoción se produjera.

Sabido es que en los delitos de comisión por omisión, el resultado le es imputable al autor cuando éste tiene la obligación de impedir o de evitar la

lesión al bien jurídico (nexo de evitación), es decir, se encuentra en posición de garante frente al sistema normativo.

En los desarrollos dogmáticos originales se propuso como fundamento de la posición de garante la teoría de las fuentes formales; a saber: la ley, el contrato y la injerencia o conducta precedente. En la actualidad, se tiende a abandonar estas fuentes formales, buscando perfilar criterios materiales y funcionales.

En este sentido Bacigalupo sostiene, *“La posición de garante se caracteriza en la moderna teoría funcional según la función defensiva o protectora del omitente. Por un lado, el sujeto omitente debe ocupar una posición de protección de un bien jurídico contra todos los ataques (función de protección de un bien jurídico) que pudiera sufrir, cualquiera sea el origen de los mismos. Por otra parte, la posición de garante puede consistir en la vigilancia de una determinada fuente de peligro en relación a cualquier bien jurídico que pueda ser amenazado por ella (función de vigilancia de una fuente de peligro)”*. (v. Bacigalupo, Enrique. Derecho Penal. Parte General. 2da. Edición totalmente renovada y ampliada. Editorial Hammurabi. Bs. As. 1999. pag. 546/7).

Un análisis cabal de la posición de garantía en estos supuestos, exigirá abarcar como ésta se integra a las pautas de la autoría y participación.

Por lo tanto, siguiendo los postulados de la teoría material-objetiva o del dominio del hecho, es autor a quien pueda imputársele las riendas del suceso, en virtud que protagoniza la conducción final de éste.

Así las cosas, en los delitos de omisión impropia, se hablará de autoría, en referencia a las obligaciones del garante, no sólo desde la perspectiva de la infracción de deberes (Roxin), sino también, en vinculación al dominio funcional sobre el fundamento del resultado lesivo (Schünemann).

En esta inteligencia y a los efectos de exponer un esquema sistemático que amalgame los criterios de la posición de garantía con las reglas de la autoría, entendemos que la infracción de deberes responde a la órbita de la función de protección del garante sobre los bienes que se encuentran a su cargo y que el dominio sobre el hecho típico se corresponde a la posibilidad de evitarlo dentro de su función de control o vigilancia de las fuentes de peligro que son de su competencia o de la de sus subordinados.

En consecuencia, la configuración de un estrago culposo bajo esta modalidad, requiere, en primer lugar, que el autor al no observar con la debida diligencia los reglamentos y ordenanzas dentro de la esfera de su responsabilidad, provoque, negligentemente, una violación de los deberes de cuidado que se encuentran a su cargo, generando un resultado de peligro sobre los bienes jurídicos por los cuales es garante.

En segundo lugar, se pretende, necesariamente, el dominio funcional del agente sobre el riesgo típico del hecho, a los efectos de corroborar en base a su posición específica de garantía si lo pudo haber evitado o no.

Finalmente, habrá que evaluar como se configuran todas estas cuestiones tratadas anteriormente en lo estrictamente vinculado a la responsabilidad penal de las personas físicas dentro una de entidad jurídica, y a la relación entre titulares y subordinados dentro de la empresa.

Ahora bien y de acuerdo a lo afirmado, sostenemos aquí que no existe elemento probatorio alguno que permita inferir que Deustch, en la esfera de su actuación específica, haya violado algún deber de cuidado que pudiera haber incidido directa y determinantemente con el accidente.

Esto es así, en virtud de que dentro del dominio funcional e informativo que le compete y en miras de las obligaciones de protección y control sobre los bienes jurídicos por los cuales responde en su calidad de Presidente de la empresa, no se encuentra abarcada la facultad de designar al comandante Weigel o a cualquier otro comandante, tarea ésta que se hallaba delegada materialmente en sus dependientes.

A su vez, dicha imposibilidad fáctica corrobora que no estaba a su alcance la evitación del fundamento lesivo -ascenso de Weigel- que influyó causalmente en el hecho que aquí analizamos.

Conforme surge del Manual de Operaciones de Vuelo de la empresa LAPA, dicha decisión se encontraba bajo la órbita exclusiva del Jefe de Línea y el Gerente de Operaciones, teniendo el primero de ellos la función de vigilar e informar a la Gerencia de Operaciones de la capacidad técnica de los pilotos, y en especial su idoneidad para su posible promoción a comandantes (Conf. MOV

1997, punto 2-2.3, inciso g), quienes para desempeñar dicha tarea no debían realizar consulta alguna con sus superiores jerárquicos.

En este punto, debemos detallar que de acuerdo al organigrama de la empresa el presidente (Deutsch), delegaba sus funciones en el Director General (Boyd) al cual le reportaban las distintas Gerencias de la empresa, divididas en: Mantenimiento, Economía y Finanzas, Recursos Humanos (Arzeno), Comercial y Operaciones (Diehl y Chionetti a partir de julio de 1999), dependiendo de esta última las distintas Jefatura de Líneas (Borsani a cargo de B- 737-200).

En este sentido, sostiene Schünemann que “...*El fundamento de la posición de garante del titular de la empresa “puede resultar, pues, tanto de su dominio fáctico sobre los elementos peligrosos del establecimiento como también de su poder de mando sobre los trabajadores...”* (v. en este sentido Schünemann, Bernd. *Delincuencia empresarial: Cuestiones dogmáticas y de política criminal*. Fabián J. Di Plácido, Editor. Bs. As. 2004, pag. 31).

Por ello, los límites de esta responsabilidad respecto al círculo de personas que intervienen en una empresa, ya sea el titular o sus subordinados, están configurados de la siguiente manera.

Cuando la posición de garante se deposite en el señorío sobre las cosas y los mecanismos materialmente peligrosos, la obligación recaerá sobre el titular de cada custodia en particular.

Por esta razón, en una empresa donde se corrobora un dominio material escalonado, “*cada cotitular de la custodia será responsable según su parte del dominio. Este dominio supone... una ámbito espacial de influencia acotado por cada garante, en el que se encuentra el objeto peligroso; con la salida de este ámbito de influencia se extingue el dominio material...*” (ídem, pag. 31).

Por lo tanto, sólo se permite fundar la responsabilidad de un agente en aquellos casos en que existe una relación de dominio sobre la causa del resultado.

Si en una persona de existencia ideal el dominio funcional se da gradualmente, en virtud de una delegación material de tareas, cada obligado del área respectiva responde según el alcance que mantenga sobre ésta, lo cual implica un ámbito acotado de influencia para el responsable específico de la esfera de actuación en el que se encuentra el objeto peligroso.

Ahora bien, en esta inteligencia, resulta necesario agregar y describir que conforme al plexo probatorio reunido en el debate, quedó establecido que LAPA en sus inicios se formó como una empresa familiar, con muy pocos empleados y una escasa flota de aviones que en un primer momento se trató de aeronaves Short y luego Saab 340. A partir del año 1996, su dueño y presidente, Deutsch, decidió efectuar una importante inversión para transformar esa pequeña empresa en una que pueda competir a nivel local siguiendo la estructura de la empresa South West de Estados Unidos y ampliar sus rutas comerciales al exterior.

Para ello, incorporó la flota de aviones B 737-200 y contrató a la consultora Eghon Zender –una de las tres mejores para asesorar en la búsqueda de gerentes- con el objeto de que ésta seleccione el personal más idóneo para ocupar los cargos gerenciales, de los cuales surgió una nueva gestión empresarial integrada por los aquí imputados. Estas circunstancias surgen de los dichos y prueba aportada por los inculpados, acreditada en muchos casos en el debate, la que no se encuentra controvertida por ningún otro elemento en la causa.-

Al debate concurrió a declarar el testigo Claudio Fernández Aráoz (ingeniero industrial, recibido –según sus dichos- con medalla de oro y graduado con un Master en Stanford), quien se desempeñara como consultor de empresas, en los últimos 26 años como asesor de empresas en Europa y en Eghon Zender para la búsqueda y contratación de ejecutivos desde hace 23 años.-

Con relación a la empresa LAPA, señaló que se contacto con Deutsch a fines del año 1995, y éste les planteó un proyecto de crecimiento de dicha firma, por el cual necesitaba un apoyo gerencial con mayores estándares.

De las posiciones que Deutsch pretendía para LAPA, la primera que surgió fue la de Boyd en el cargo de Director General, habiéndose tenido en cuenta para seleccionarlo su experiencia como ejecutivo formado en el programa de la empresa Jhonson, que es sobresaliente como escuela profesional, en Pepsi Cola en Argentina, y también el éxito que había tenido como Director Comercial en Austral. Señaló que la combinación de esas capacidades fueron determinantes para su elección.-

En cuanto a las otras búsquedas, llegaron a Diehl, entre otros, quien resultó designado Gerente de Operaciones, aclarando que para dicho cargo, Deutsch había requerido que la selección se tuviera en cuenta a nivel

internacional, por lo cual se efectuó una búsqueda en la red de 63 oficinas que la consultora tiene en el mundo, investigándose 35 compañías, preseleccionándose 6 candidatos para esa posición, contratándose finalmente al nombrado Diehl por la ventaja cultural de ser argentino.

En virtud de lo expuesto, a Gustavo Andrés Deutsch, en el cargo de Presidente de la empresa LAPA, no le correspondía dentro de sus funciones intervenir en la decisión del ascenso en cuestión, ya que dicha tarea se encontraba delegada en el Gerente de Operaciones y, debajo incluso de éste, en la Jefatura de Línea, ocupada en ese entonces por Gabriel Borsani, cuya idoneidad profesional nunca fue cuestionada.-

Resulta claro de lo expuesto, que el citado Deutsch había adoptado los recaudos necesarios para que las dependencias fueran ocupadas por personal ampliamente capacitado.-

Por ello, en relación a este accidente, no advertimos por parte de Deutsch ningún comportamiento negligente o inobservancia de las obligaciones que se encuentran dentro de su esfera de garantía, que hayan determinado el ascenso a comandante de Weigel y, por lo tanto, elevaran el riesgo jurídicamente considerado, como así tampoco, la posibilidad de poderlo evitar.

En consecuencia, las conductas que no resulten lesivas o que no hayan generado un peligro concreto y determinante para la producción del acontecimiento, no son relevantes para nuestra materia.

II.- El principio confianza.

A las manifestaciones expuestas y como ya se indicó previamente, cabe analizar si Deutsch quebrantó los postulados exigidos por el principio de confianza, adelantando desde ya, que no existe elemento probatorio alguno que nos permita acreditarlo, en aras de lo cual no se le puede atribuir objetivamente el resultado lesivo de este proceso.

En este sentido, no se ha corroborado que haya llegado a conocimiento del nombrado algún indicio respecto a posibles falencias o falta de idoneidad de sus dependientes (posibilidad de información), en quienes depositaba su confianza y delegaba funciones específicas que le hicieran sospechar de su falta de criterio en la toma de sus decisiones, que pudieran poner en peligro la seguridad aérea.

Ello sobre todo teniendo en consideración lo explicitado precedentemente respecto a los recaudos adoptados para contratar al personal que ocupaba las funciones ejecutivas.

Asimismo, el principio de confianza referenciado en el cual se encuentra amparado Deutsch, en este caso concreto, no puede retroceder ya que teniendo en cuenta el orden jerárquico que ocupaba dentro de la empresa, dependiendo de él en orden descendiente 3 personas cumpliendo funciones gerenciales, no se encontraba entre sus obligaciones ni resultaba exigible la protección o vigilancia en forma personal de los ascensos de los pilotos que se producían en gerencias específicas con personal idóneo para desempeñar dicha tarea. Además de ello, recordemos que previo a la decisión de ascenso de un comandante, se exige que esté habilitado especialmente por la Fuerza Aérea y que también intervienen en el proceso los instructores de la empresa, que conforme la normativa vigente, certificaban la idoneidad del ascenso.-

Aunado a ello, corresponde aclarar que tampoco existe elemento de prueba que permita acreditar que Deutsch haya obrado en este caso particular excediendo el límite de sus funciones, interviniendo de alguna manera en forma excepcional en la decisión de dicho ascenso, como así tampoco que tuviera conocimiento de las características negativas de vuelo que registraba el Comandante Weigel, en forma recurrente durante toda su carrera profesional.

En la audiencia de debate, se ha interrogado a varios testigos respecto al posible conocimiento o relación personal entre Deutsch y Weigel que hubiera podido influir en el nombramiento como comandante de este último, o que hubiera permitido establecer un posible conocimiento de su baja performance profesional, resultando contestes en sus dichos en cuanto a que no existía relación entre ellos, significando Weigel un empleado más en la empresa.

Al respecto confrontar, entre otros, el testimonio prestado en el debate por Conrado Lipka, quien indicó al ser interrogado al respecto que cuando ocurrió el accidente, estando el declarante en el sector de preembarque de LAPA, entró Deutsch, se le acercó y le preguntó quién era Weigel, porque no lo tenía presente.

No ha podido verse corroborada esta hipótesis y, de haber sido así, debiéramos además acreditar que esa relación provocó una acción del presidente

de la empresa dirigida a promover al nombrado piloto, circunstancia ésta que tampoco se ha visto reflejada en algún testimonio, no surgiendo dicha posibilidad, ni siquiera a modo de suposición por parte de los empleados de la empresa ni de los propios dichos del Jefe de Línea y Gerente de Operaciones aquí imputados y responsables de adoptar esa decisión.

El propio imputado al prestar declaración indagatoria en la etapa de instrucción e incorporada por lectura al debate, refirió que hasta el momento del accidente no sabía que existía Gustavo Weigel y, respecto a sus responsabilidades manifestó que jamás incumplió ninguna de ellas, aclarando que resulta obvio que con 1600 personas dependientes es imposible verificar personalmente la actuación de cada uno, como así también, era absurdo que esté a bordo de todos los aviones de la empresa, verificando a los pilotos, quienes eran correctamente controlados por su propia gente (Jefe de Línea y Gerente de Operaciones), como así también por la Fuerza Aérea Argentina.

Agregó que si bien tenía la posibilidad de acceder a los legajos de todos los empleados de la empresa, confiaba plenamente en la idoneidad de aquellas personas responsables de los ascensos, resultándole imposible conocer la habilidad técnica de cada uno de los doscientos pilotos que en ese momento tenía la empresa porque para ello tendría que haber volado con todos; circunstancias estas que no han podido ser rebatidas por otros elementos de prueba colectados en el debate.

Por su parte, al prestar declaración indagatoria los imputados Borsani – Jefe de Línea- y Diehl –Jefe de Operaciones-, manifestaron que la decisión del ascenso a comandante se trató siempre dentro de los ámbitos de la nombrada jefatura y gerencia, no mencionando en ningún momento la intervención del presidente de la empresa.

En este punto, cabe señalar con relación a las reuniones semanales a las que asistía el imputado, que fueron utilizadas como elemento de cargo a su respecto, que conforme el plexo probatorio reunido, las mismas versaban sobre cuestiones generales de política empresarial, y en forma alguna puede inferirse que en ellas se hayan tratado cuestiones específicas relacionadas con los ascensos de los pilotos y, mucho menos el caso particular de Weigel;

circunstancia ésta que resultaría imposible exigir en atención a la envergadura que poseía la empresa en el año 1998.-

Por otra parte, en cuanto a la condición de piloto experimentado que revestía Deutsch utilizado por la querrela como elemento cargoso, no surge de su alegato la correlación lógica entre esta circunstancia y el conocimiento que el imputado podía tener de la performance profesional de Weigel. El hecho que el presidente de la empresa tuviera conocimientos específicos de aviación, resulta un elemento absolutamente fortuito y no exigible para dicho cargo y, de ningún modo amerita sostener que por esa razón haya tenido incidencia alguna en el hecho que elevó el riesgo que se vio realizado en el resultado. Además, resulta controvertida esta apreciación por su letrado defensor, Dr. Sandro, en cuanto a que los conocimientos especiales son incompatibles con la imputación objetiva, o sea un punto crítico en esta teoría, en cuanto implican la inclusión de un elemento del tipo subjetivo, enfrentándose en esta discutible situación, dentro de esta teoría, los autores Roxin y Jacobs.-

Otro de los fundamentos vertidos en su alegato por el abogado Wortman Jofré, en cuanto a que consideró como elemento determinante para la imputación del nombrado las cartas de Piñeyro, entendemos – sin perjuicio de la no acreditación de las circunstancias descriptas en dichas misivas- que si el nombrado imputado hubiera actuado de la forma que conformaba al remitente, no hubiera podido evitar el resultado objeto de este proceso; ello teniendo en consideración que la mayoría de las observaciones marcadas por el denunciante se referían a cuestiones de mantenimiento en las aeronaves que no registran nexo causal con el accidente del vuelo 3142. Nunca en las cartas aparece cuestionada la idoneidad de los pilotos, circunstancia ésta que sí podría haber actuado como indicador preventivo para la evitación del resultado.-

Concluimos, por las razones señaladas, que el imputado Deutsch no generó ningún peligro que resulte penalmente relevante en este hecho, toda vez que, en el marco de un derecho penal de acto y de un estado constitucional de derecho, los comportamientos que no provocan lesividad no pueden ser reprochados a un agente y, por ende, no pueden formar parte del juicio de reproche.-

Sin perjuicio de ello, reiteramos que el resto de las conductas enrostradas a Deustch por las partes acusadoras como generadoras de un riesgo jurídicamente desaprobado, fueron descartadas en los puntos que anteceden, no correspondiendo efectuar un juicio de imputación al respecto.

Entre ellas se encuentra la de haber conducido una empresa aerocomercial con una evidente falta de inversión –destinada sólo a la expansión comercial de la firma y no a los aspectos fundamentales de la seguridad operacional- y permitir que ésta opere con balances negativos; generando una cadena causal de hechos que determinaron que un piloto de baja calidad técnica y doblemente inhabilitado (Weigel) sea programado junto a un copiloto con deficiencias técnicas y de instrucción en el vuelo 3142; tal como surge del alegato formulado por el Ministerio Público Fiscal.

En este sentido, debemos mencionar que en el considerando IV-A) 14) se trató esta cuestión, encontrándose allí expuestos los fundamentos por los cuales dicha imputación debe ser descartada, ya que no se ha logrado corroborar que la operación de la empresa con balances negativos infrinja las normativas establecidas en el Código Aeronáutico (art. 131 y 135 C.A), como así tampoco que la disminución de inversión en temas relacionados con la seguridad sostenida por el Ministerio Público –de encontrarse corroborada- haya provocado un mantenimiento deficiente de los aviones o una disminución en los niveles de capacitación de los pilotos que eleve el riesgo permitido para la actividad poniendo en peligro la seguridad aérea. Nada de eso se encuentra mínimamente probado.-

Con respecto a la doble inhabilitación del comandante, dicha imputación fue tratada en los puntos 5) y 6) del mismo considerando, habiéndose determinado que Weigel no se encontraba al momento del accidente, vencido en la disciplina denominada CRM y que la deuda vacacional no ha tenido incidencia alguna en el hecho objeto de este proceso. No se explica el razonamiento que aplica el Ministerio Público Fiscal para apartarse de la opinión de los peritos en este aspecto.-

Asimismo, en los puntos 3) y 4) -siempre del mismo capítulo- se ha descartado la imputación referida a las deficiencias técnicas del copiloto

Etcheverry, en atención a que en el plexo probatorio reunido en el debate, las mismas no han sido debidamente acreditadas.-

Finalmente, con relación a la baja calidad técnica del comandante Gustavo Weigel, conforme los puntos precedentes, sólo se ha podido corroborar que el nombrado recibió una adecuada instrucción en la empresa LAPA, circunstancia que no justificaba su ascenso a comandante, ante la documentada deficiencia que marcaban sus antecedentes negativos crónicos.-

Finalmente, corresponde mencionar las imputaciones efectuadas a Gustavo Andrés Deustch por el abogado querellante, quien de manera significativa ha ampliado su imputación originaria contenida en el requerimiento de elevación a juicio, que por los fundamentos vertidos en el considerando IV-A, no conforman el juicio de imputación por no poseer nexo causal con el accidente objeto de este juicio o por no hallarse debidamente acreditadas.

En esta oportunidad, el abogado Wortman Jofré, entendió que el Presidente de la empresa omitió supervisar a la Gerencia de Operaciones y sus dependientes con aspectos relacionados con :

-la instrucción impartida al Comandante Weigel y al Copiloto Etcheverry, imputación ésta que fuera tratada en los puntos 2) y 4), habiéndose acreditado que el adiestramiento técnico impartido por la empresa LAPA a los nombrados y en general a todos los pilotos que formaban parte de la empresa (punto 1), ha sido suficiente y adecuado.

-la designación del comandante Weigel, situación tratada en los párrafos que anteceden, reiterándose que –fundamentalmente- opera el principio de confianza para el aquí imputado con relación a las funciones asignadas a los instructores, al Jefe de Línea y al Gerente de Operaciones de la empresa.-

Así también, se ha descartado por ausencia total de elementos probatorios la hipótesis sostenida por el abogado Wortman Jofré en cuanto a que el imputado y su familia conocían a Weigel sobradamente, circunstancia ésta que además el propio querellante omite citar los elementos probatorios en la cual la sustenta.

Asimismo, la querrela incluyó en su imputación al Presidente de la empresa haber permitido a la Gerencia de Operaciones junto con la Gerencia de Recursos Humanos:

-el desarrollo de una política deficiente, en relación al adiestramiento del personal operativo de la empresa, especialmente en las disciplinas de factores humanos y CRM, circunstancia ésta descartada en el considerando IV.A) 5), instancia en la cual se determinó que la empresa LAPA impartió los cursos de CRM de manera eficiente y con antelación al resto de las empresas aerocomerciales, resultando pionera en su implementación.

-el desarrollo de una política empresarial violatoria del régimen vacacional establecido por el Decreto 671/94; imputación esta analizada en el punto IV. A) 6) y descartada por no poseer nexo de causalidad con el accidente objeto de este juicio, en el cual los peritos han determinado la ausencia de “fatiga de vuelo” como determinante del resultado.

El resto de las imputaciones se refieren a:

- no haber implementado un sistema de seguimiento y supervisión por parte de la empresa LAPA de la actitud psicológica del personal operativo de la compañía; hecho tratado en el punto IV. A) 7), en el cual se descarto dicha imputación en atención a que no existe normativa alguna que imponga a la empresa esta obligación, encontrándose legalmente delegada dicha función al Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial (INMAE).

-haber omitido controlar que la Gerencia de Operaciones implementara un sistema adecuado de programación de tripulación, evitara la dupla de conducción conformada el día del accidente; circunstancia esta desarrollada en el punto IV. A) 8), en el cual se encuentran vertidos los fundamentos que determinan que la programación del vuelo 3142 resultaba adecuada en virtud de las pautas aplicadas por LAPA y el resto de las empresas aerocomerciales.

-haber permitido que la Gerencia de Mantenimiento generará una política empresarial de descuido y desatención del mantenimiento de las aeronaves; cuestión esta tratada en el punto IV. A) 9), en el cual se sostuvo que no existe nexo causal entre esta imputación y el accidente acaecido el 31/8/99, además de no haberse podido acreditar la existencia de deficiencias en el mantenimiento de

la flota de aviones que poseía la firma que haya puesto en riesgo la seguridad aérea.

-haber omitido implementar una oficina de PREVAC con facultades y recursos económicos y humanos suficientes, como para garantizar la evitación del resultado dañoso; imputación tratada en el punto IV. A) 10), en el cual se determinó que no corresponde incorporar este reproche a un juicio de imputación, en atención a que a la fecha del accidente, la creación de este tipo de funciones en las empresas aerocomerciales no resultaba obligatoria a nivel normativo nacional y, además no se ha corroborado en el debate que la oficina de PREVAC que funcionaba en LAPA haya sido deficiente en cuanto a las responsabilidades que le cabían conforme al Manual de Operaciones de la firma.

-haber omitido implementar un sistema de denuncias por violación a la seguridad operacional, destinado al personal de la empresa LAPA; circunstancia esta tratada en el punto IV. A) 11), en la cual se descarta dicha imputación por no advertirse en que medida la misma ha podido incidir como factor determinante en el accidente objeto de este juicio, sosteniendo además que dicha conducta no resultaba obligatoria normativamente y que se ha podido determinar que el personal de la empresa efectuó las denuncias que creyó conveniente por los canales de comunicación pertinentes, no habiéndose evidenciado censura alguna respecto a estas acciones.

-Haber desarrollado una política de hostigamiento, aislamiento y persecución del personal de LAPA que formulara denuncias relativas a la seguridad aérea; imputación esta descartada en el punto IV. A) 15), donde se sostuvo que no corresponde efectuar un juicio de imputación respecto a este hecho en atención a que no se ha corroborado en el debate que efectivamente la empresa LAPA haya llevado a cabo dicha practica y, mucho menos que –en caso de haberse acreditado- la misma constituyera un nexo determinante en la producción del accidente.

-haber desarrollado una política empresaria tolerante y permisiva de violación sistémica de conceptos esenciales para la seguridad de vuelo; imputación vaga, difusa y genérica, tratada en el punto IV. A) 12), la cual ha sido descartada de un posible juicio de imputación por no haberse determinado, con la prueba colectada en el debate, que de manera general se hayan violado conceptos

esenciales a la seguridad de vuelo y la concreta relación de determinación de estas supuestas violaciones en el hecho.-

-haber omitido controlar que las Gerencias de Recursos Humanos y Operaciones conservaran un ordenado registro de los antecedentes personales y técnicos de lo tripulantes de vuelo de la empresa; imputación analizada en el punto IV. A) 13), en el cual se descarta la misma por no advertirse nexo de causalidad con el accidente objeto de este juicio y carencia de prueba suficiente.-

La mayoría de estas imputaciones de la querella, basadas en conceptos relacionados con “haber omitido controlar” o “haber permitido que sus dependientes” o “haber desarrollado una política”, formuladas en una estructura piramidal de poder, sin los consecuentes enlaces lógicos y racionales que las fundamenten, obviando las competencias específicas que se desarrollan en el mundo moderno con la división de las tareas, saltando dos, tres y hasta a veces cuatro escalones de competitividades o capacidades específicas, resulta ser un esquema que además de ser ajeno al derecho penal, se erige como un concepto cargado de voluntariedad y manifiesta intención de imputación arbitraria, casi caprichosa. Las especulaciones acerca de esta actitud, escapan a las consideraciones que aquí debemos efectuar.-

El esquema Wortman, así planteado (saltando varios escalones, sin análisis alguno de las competencias y del principio de confianza), de aceptarse, puede trasladarse a cualquier estructura jerárquica de poder, con consecuencias predecibles. Podría, por ejemplo, imputarse a un presidente de la Nación cualquier daño ocurrido a la salud en un hospital nacional, digamos una muerte por negligencia o mala praxis médica, “por haber permitido” o “haber omitido” o simplemente, “haber desarrollado una política permisiva”. Todo relacionado con una cultura de inseguridad en materia de salud pública. No es un tema que merezca mayor tratamiento. Seriamente así parece. Cuanto menos desde el derecho penal.-

Finalizaremos este punto tratando un tema que citamos brevemente más arriba, que aún no hemos profundizado, pero que por la envergadura y el trato que le dispendió la querella –que lo utiliza como imputación sobre Deutsch- vamos ahora a tener que ahondar. También hace referencias el perito -psicólogo

social- Helmreich. Se trata de las cartas premonitorias de Enrique Piñeyro, que como dijéramos, fueron profusamente utilizadas en esta causa.-

En primer lugar, transcribiremos la única que tiene relación temporal con los hechos y con la gestión empresarial que aquí se cuestiona, obrante a fs. 224, se trata de una carta documento dirigida a Andrés Deutsch, de fecha 12 de junio de 1999, donde renunció a la empresa en virtud de encontrarse en desacuerdo con la política de seguridad aérea dispuesta por la empresa. En dicha carta documento enunció lo siguiente: 1) Que fue presionado para volar de noche con un avión que tenía dos horizontes artificiales fuera de servicio (el vuelo lo realizó otro comandante); 2) Que existían graves falencias de seguridad que se registraban en las operaciones aéreas de LAPA; 3) Que un vuelo de B 757 voló sin chalecos salvavidas para todos los pasajeros desde Buenos Aires hasta Punta Cana (Rep. Dominicana) y regreso, violando las elementales normas internacionales de seguridad; 4) Que en el año 1997 APLA tuvo que intimar para que se impartiera instrucción de emergencia a los pilotos; 5) Que en el año 1998 APLA intimó a LAPA para que se concedieran las vacaciones atrasadas a los pilotos; 6) Que APTA envió una circular alertando que peligraba la seguridad de vuelo de LAPA; 7) Que el gremio de Comisarios y Auxiliares efectuó varias denuncias ante la Fuerza Aérea por la misma razón; 8) Que el 26 y 27 de noviembre de 1996 surge de los Registro Técnicos de Novedades de Cabina que los aviones salieron en condiciones “no go”; 9) Que Chionetti efectuó un vuelo el 6/10/95 (Palomar-Córdoba-Palomar) con el radar inoperativo con tormentas eléctricas; 10) Que en febrero de 1998 un B 737 estuvo volando más de un mes con reportes de deflecciones del timón de dirección no controladas; y 11) Que APLA en junio de 1999 envió una circular donde mencionaba la demora de más de cinco meses en proveer a los pilotos de cartografía jeppesen.

Finaliza la carta indicando que “no escapará a su entendimiento... las responsabilidades que le cabrían –en caso de un accidente aéreo- a Ud., a todos los directivos de LAPA y especialmente al Sr. Chionetti, por ser el único jefe en puestos operativos que se mantuvo durante las dos gestiones desde 1993 a esta parte...”.

Conforme lo señalado en el prólogo (considerando II), se puede advertir que en septiembre de 1999, cuando se incorpora este instrumento en el

expediente y se producen las primeras declaraciones en el legajo de este excomandante, la investigación comienza a tomar rumbo hacia estas imputaciones que realiza, la mayoría de las cuales se reeditaron en la etapa del debate.-

Si, como ejemplo, observamos todas las declaraciones de los pilotos tomadas en la instrucción, veremos que en cada caso se preguntó invariablemente por la cartografía Jeppesen, cuestión esta que no perduró en las acusaciones.-

El vuelo con dos horizontes artificiales inoperativos, el avión tripulado por Chionetti con tormentas eléctricas y el radar fuera de servicio, las deflecciones del timón de cola de un 737-200 en febrero de 1998, el vuelo a Punta Cana sin chalecos salvavidas, mantuvieron vigencia durante el debate y fueron temas exhaustivamente tratados, que demandaron una carga horaria muy importante durante la tramitación del juicio. La falta de vacaciones podía tener relación de causalidad en el hecho –a Weigel se le adeudaban más de ochenta días- pero ya en la etapa de la instrucción, la totalidad de los peritos y la J.I.A.A.C. lo descartaron como una circunstancia que hubiera tenido incidencia en el hecho, en atención a las vacaciones gozadas por el piloto en los últimos años, las cuales excluían la posibilidad de fatiga de vuelo (ver pericia específica del cte. Prelooker).

Sentado ello y si recordamos lo señalado en el prólogo respecto al nexo causal, si volvemos a releer el contenido de la carta, advertiremos que en todos los casos se refiere a cuestiones que no tuvieron incidencia alguna en el accidente, o sea, no se vieron reeditadas o reflejadas normativamente en el resultado. Ello, siempre aclarando que nos referimos a la dogmática de nuestra ciencia. Ya también hemos dicho que esos hechos denunciados podrían haber constituido hechos de peligro abstracto, individuales, que ocurrieron cada uno en sus respectivos momentos históricos y que, además, tampoco fueron suficientemente acreditados en el debate.-

No deben entenderse incorrectamente estas críticas que efectuamos. Nada tienen que ver con la buena fe de este testigo ni con su entendimiento de colaboración con la investigación. Las cuestiones dogmáticas del derecho penal no pueden estar al alcance de su conocimiento. La instrumentación de sus

aportes y conocimientos, debió ser conducida correctamente por los técnicos, sean funcionarios de la Justicia, del Ministerio Público Fiscal o abogados querellantes. Es una presunción lógica que se nos presenta, salvo que se demuestre lo contrario.-

La otra carta señalada por la querrela es la que luce agregada a fs. 227/8, en este caso se refiere a la situación imperante en abril de 1996 (14 de abril de 1996 es la fecha de la carta) dirigida al Jefe de Pilotos Fabián Chionetti, donde realizó consideraciones sobre el estado de mantenimiento de los aviones, es decir se refiere exclusivamente a deficiencias técnicas, relató que en muchas ocasiones se constató en los registros técnicos que las novedades estaban chequeadas, reparadas o cambiadas, cosa que –a su criterio- no coincidía con la verdad ya que las mismas aún persistían. Además relató que luego de haber rechazado el N69LP por tener el horizonte stand by inoperativo y dos pantallas fuera de servicio notó un trato discriminatorio hacia su persona, y refirió circunstancias que le sucedieron en la empresa luego de ello. En dicha carta también solicitó que se le otorgaran las vacaciones atrasadas de los años 94/95 que le habían sido denegadas en varias oportunidades. Dicha misiva culmina diciendo “En base a los conocimientos y la experiencia adquiridos en el tema, informo a Ud. que de continuar con su actual política en la jefatura de pilotos y el alarmante estado de mantenimiento de los aviones un accidente protagonizado por un avión de LAPA es la consecuencia no sólo previsible sino prácticamente inevitable.”

Respecto de este documento, caben las mismas consideraciones anteriores, ya que es suficientemente claro que se refiere a problemas de mantenimiento de los aviones.-

A fs. 5425/42, el 7 de diciembre de 1999, realizó una presentación, acompañando un estudio realizado por el nombrado en el año 1997 referente a la situación de funcionamiento de la empresa LAPA, el que editó con el título “La seguridad de vuelo en las operaciones de LAPA”, el que fue utilizado por denuncias formuladas desde A.P.L.A. Aclaró que en el aludido estudio se explica, fundamenta y documenta las razones que lo llevaron a pronosticar que de continuar con esa política, que calificaban ya entonces como altamente riesgosa, habría de producirse lamentablemente un siniestro como el ocurrido. De la documentación aportada surge que la empresa LAPA autorizaba hechos

tales como 1) volar con dos horizontes artificiales fuera de servicio, 2) con deflecciones no comandadas del timón de dirección durante un mes, 3) con un motor en condiciones de sobre temperatura durante igual tiempo.

En su escrito Piñeyro refirió que "...al actuar como actúo, lo hago movido por el único interés de limpiar la memoria de mis compañeros pilotos, que tanto en el último siniestro de Austral como en el que aquí se investiga, han sido señalados como responsables de los hechos, cuando es mi íntimo convencimiento, basado en mi amplia experiencia en la materia, que esos accidentes se habrían evitado de haberse cumplido desde la empresa con las normas correspondientes a la seguridad en vuelo."

Con posterioridad, realiza en el mes de febrero de 2000 dos ampliaciones más, que no modifican sustancialmente lo hasta aquí expuesto.-

Surge como conclusión de las constancias que hemos reseñado, que las advertencias efectuadas por el Cte. Piñeyro tenían –en términos generales- relación con temas de mantenimientos de los aviones, o problemas específicos verificados en alguna oportunidad en alguna aeronave o temas generales de la seguridad de vuelo, que no tuvieron correlato con el accidente ocurrido el 31 de agosto de 1999.-

Se desprende también de lo analizado, que ninguna advertencia formuló relacionada con los pilotos, su idoneidad, sus incorrectos ascensos, la instrucción de los mismos, y –en general- con ningún tema que pudiera involucrar al pilotaje.-

En definitiva, debemos aquí remitirnos a todo lo expuesto en el considerando II), en relación con el nexa causal, con una nueva reiteración de la afirmación: que en este suceso no se verificó falla alguna en la aeronave y que el factor determinante de la tragedia fue la no extensión de los flaps por parte del piloto y las "increíbles" omisiones y acciones, de carácter negativo, del comandante Weigel durante toda la maniobra de despegue.-

Damos, ahora sí, por concluido el análisis de todas las imputaciones relacionadas con el acusado Deutsch, considerando que –por todo lo expuesto- corresponde expedirnos por su absolución respecto de los hechos que se le imputan.-

C) Situación de Ronaldo Patricio Boyd.

Ronaldo Patricio Boyd, quien se desempeñó en la empresa LAPA ocupando el cargo de Director General de dicha firma, fue acusado por el Ministerio Público Fiscal como autor del delito de estrago culposo agravado por el resultado lesiones y muerte (art. 196, primer y segundo párrafo del Código Penal), solicitando se le imponga al nombrado una pena de tres años y seis meses de prisión, accesorias legales y costas.

Por su parte, el Dr. Wortman Jofré, abogado representante de la Asociación Civil de Víctimas Aéreas concretó su acusación imputándole al nombrado el delito de estrago doloso agravado por haber producido un desastre aéreo y la muerte de personas (art. 190 “in fine” y párrafos 2º y 3º del Código Penal), peticionando la imposición de una pena de 15 años de prisión, accesorias legales y costas.

Conforme se señalara al analizar la situación procesal anterior, sólo corresponde analizar la responsabilidad del imputado Boyd respecto a los hechos –incluidos en las respectivas acusaciones– que hemos tenido por acreditados y que, por haber creado un riesgo jurídicamente desaprobado que se ha visto realizado en accidente aéreo ocurrido el 31/8/99, conforman el correspondiente juicio de imputación penal.

Tal como se señalara en el punto IV. B) ha quedado acreditado que el piloto Weigel poseía a lo largo de su carrera profesional características negativas de vuelo, evidenciadas de manera crónica, que se efectivizaron antes y durante la emergencia sufrida por el vuelo 3142.

Como se refirió, teniendo en cuenta esas fallas recurrentes que se advertían del legajo técnico del piloto y afloraron el día del accidente, Weigel nunca debió haber sido ascendido a comandante del avión Boeing 737-200.

Este hecho que tuvimos por efectivamente probado, como ya se señaló en la imputación anterior, elevó el riesgo jurídicamente permitido y, posteriormente, ese mismo peligro desaprobado y abarcado por el ámbito de protección de la norma en cuestión, se vio realizado en la producción del

accidente, provocando la muerte y lesiones a numerosas personas (punto III. 1) C) y D).-

Este riesgo -penalmente relevante- debemos evaluarlo bajo las previsiones de los delitos denominados de omisión impropia o de comisión por omisión, en su modalidad culposa, toda vez que inobservancias sobre los deberes de cuidado específicos, que determinaron el ascenso a comandante de Weigel, llevaron indefectiblemente a la producción del accidente, resultado que podría haberse evitado, si las personas que tenían a su cargo esta función, hubiesen prestado la diligencia correcta (I).

En segundo término, analizaremos, en base a los postulados de la teoría de la imputación objetiva, como opera el principio de confianza en lo relativo a la situación de Boyd, filtro hermenéutico que nos permitirá efectuar una estimación jurídica y condicionante de la causalidad que tuvimos fehacientemente acreditada (II).

I.- La posición de garante.

No resulta suficiente que la conducta omisiva impropia en su modalidad culposa sea violatoria de un deber de cuidado y cause el resultado, sino que además debe mediar una relación de determinación (nexo causal), entre la violación de aquél y la producción de éste, y la posibilidad de auxilio por parte del sujeto activo, vale decir, la violación del deber de cuidado debe ser el desencadenante del resultado típico.

Por lo tanto, se debe establecer precisamente la relación determinante entre la conducta y el resultado, y la relación de peligro entre ambos, como así también, la posibilidad de evitación por parte del garante, ya que el riesgo creado por la omisión es el que debe haber concretado el accidente y no otro (imputación normativa del resultado a la omisión impropia).

Por ello, debemos establecer si el imputado Boyd, como Director General de la empresa LAPA, no ha omitido ni violado algún deber de cuidado a su cargo que, luego, tuviera una concreta determinación en el ascenso a comandante de B- 737-200 de Gustavo Weigel -tarea ésta que se hallaba bajo la órbita de otras áreas –específicas- que de él dependían-, como así también, si pudo dentro del ámbito de actuación por el cual responde como garante, evitar que dicha promoción se produjera.

Como ya se expuso en el punto anterior, sabemos que en los delitos de comisión por omisión, el resultado le es imputable al autor cuando éste tiene la obligación de impedir o de evitar la lesión al bien jurídico (nexo de evitación), es decir, se encuentra en posición de garante frente al sistema normativo.

En los desarrollos dogmáticos originales se propuso como fundamento de la posición de garante la teoría de las fuentes formales; a saber: la ley, el contrato y la injerencia o conducta precedente. En la actualidad, se tiende a abandonar estas fuentes formales, buscando perfilar criterios materiales y funcionales.

En este sentido Bacigalupo sostiene, *“La posición de garante se caracteriza en la moderna teoría funcional según la función defensiva o protectora del omitente. Por un lado, el sujeto omitente debe ocupar una posición de protección de un bien jurídico contra todos los ataques (función de protección de un bien jurídico) que pudiera sufrir, cualquiera sea el origen de los mismos. Por otra parte, la posición de garante puede consistir en la vigilancia de una determinada fuente de peligro en relación a cualquier bien jurídico que pueda ser amenazado por ella (función de vigilancia de una fuente de peligro). (v. Bacigalupo, Enrique. Derecho Penal. Parte General. 2da. Edición totalmente renovada y ampliada. Editorial Hammurabi. Bs. As. 1999. pag. 546/7).*

Un análisis cabal de la posición de garantía en estos supuestos, exigirá abarcar como ésta se integra a las pautas de la autoría y participación.

Por lo tanto, siguiendo los postulados de la teoría material-objetiva o del dominio del hecho, es autor a quien pueda imputársele las riendas del suceso, en virtud que protagoniza la conducción final de éste.

Así las cosas, en los delitos de omisión impropia, se hablará de autoría, en referencia a las obligaciones del garante, no sólo desde la perspectiva de la infracción de deberes (Roxin), sino también, en vinculación al dominio funcional sobre el fundamento del resultado lesivo (Schünemann).

En esta inteligencia y a los efectos de exponer un esquema sistemático que amalgame los criterios de la posición de garantía con las reglas de la autoría, entendemos que la infracción de deberes responde a la órbita de la función de protección del garante sobre los bienes que se encuentran a su cargo y que el dominio sobre el hecho típico se corresponde a la posibilidad de

evitarlo dentro de su función de control o vigilancia de las fuentes de peligro que son de su competencia o de la de sus subordinados.

En consecuencia, la configuración de un estrago culposo bajo esta modalidad, requiere, en primer lugar, que el autor al no observar con la debida diligencia los reglamentos y ordenanzas dentro de la esfera de su responsabilidad, provoque, negligentemente, una violación de los deberes de cuidado que se encuentran a su cargo, generando un resultado de peligro sobre los bienes jurídicos por los cuales es garante.

En segundo lugar, se pretende, necesariamente, el dominio funcional del agente sobre el riesgo típico del hecho, a los efectos de corroborar en base a su posición específica de garantía si lo pudo haber evitado o no.

Finalmente, habrá que evaluar como se configuran todas estas cuestiones tratadas anteriormente en lo estrictamente vinculado a la responsabilidad penal de las personas físicas dentro una de entidad jurídica, y a la relación entre titulares y subordinados dentro de la empresa

Ahora bien y de acuerdo a lo afirmado, sostenemos que no existe plexo probatorio alguno, que permita inferir que el imputado Boyd, en la esfera de su actuación específica, haya violado algún deber de cuidado que pudiera haber incidido en la determinación del accidente.

Esto es así, en virtud que dentro del dominio funcional e informativo que le compete y en miras de las obligaciones de protección y control sobre los bienes jurídicos por los cuales responde en su calidad de Director General, no se encuentra abarcada la facultad de designar al comandante Weigel o a cualquier otro comandante, tarea ésta que se hallaba delegada materialmente en sus dependientes.

A su vez, dicha imposibilidad fáctica corrobora que no estaba a su alcance la evitación del fundamento lesivo -ascenso de Weigel- que influyó causalmente en el hecho que aquí analizamos.

Conforme surge del Manual de Operaciones de Vuelo de la empresa LAPA, dicha decisión se encontraba bajo la árbitra exclusiva del Jefe de Línea y el Gerente de Operaciones, teniendo el primero de ellos la función de vigilar e informar a la Gerencia de Operaciones acerca de la capacidad técnica de los copilotos, y en especial su idoneidad para su posible promoción a comandantes

(Conf. MOV 1997, punto 2-2.3, inciso g), quienes para desempeñar dicha tarea no debían realizar consulta alguna con sus superiores jerárquicos.

En este punto, debemos detallar que conforme el organigrama de la empresa el Director General (Boyd) dependía directamente del Presidente de la empresa (Deutsch), y delegaba sus funciones en las distintas Gerencias de la empresa, divididas en: Mantenimiento, Economía y Finanzas, Recursos Humanos (Arzeno), Comercial y Operaciones (Diehl y Chionetti a partir de julio de 1999), dependiendo de esta última las distintas Jefatura de Líneas (Borsani a cargo de B 737-200).

En este sentido, sostiene Schünemann que “...*El fundamento de la posición de garante... “puede resultar, pues, tanto de su dominio fáctico sobre los elementos peligrosos del establecimiento como también de su poder de mando sobre los trabajadores...”* (v. en este sentido Schünemann, Bernd. Delincuencia empresarial: Cuestiones dogmáticas y de política criminal. Fabián J. Di Plácido, Editor. Bs. As. 2004, pag. 31).

Por ello, los límites de esta responsabilidad respecto al círculo de personas que intervienen en una empresa, ya sea el titular o sus subordinados, están configurados de la siguiente manera.

Cuando la posición de garante se deposite en el señorío sobre las cosas y los mecanismos materialmente peligrosos, la obligación recaerá sobre el titular de cada custodia en particular.

Por esta razón, en una empresa donde se corrobora un dominio material escalonado, “*cada cotitular de la custodia será responsable según su parte del dominio. Este dominio supone... un ámbito espacial de influencia acotado por cada garante, en el que se encuentra el objeto peligroso; con la salida de este ámbito de influencia se extingue el dominio material...*” (ídem, pag. 31).

Por lo tanto, sólo se permite fundar la responsabilidad de un agente en aquellos casos en que existe una relación de dominio sobre la causa del resultado.

Si en una persona de existencia ideal el dominio funcional se da gradualmente, en virtud de una delegación material de tareas, cada obligado del área respectiva responde según el alcance que mantenga sobre ésta, lo

cual implica un ámbito acotado de influencia para el responsable específico de la esfera de actuación en el que se encuentra el objeto peligroso.

Ahora bien, en esta inteligencia, resulta necesario agregar y describir, tal como se relatara al momento de tratar la situación de su consorte de causa Deutsch, que conforme surge al plexo probatorio reunido en el debate el imputado Boyd ingresó a la empresa LAPA en el mes de abril del año 1996 en el cargo de Director General como consecuencia del desarrollo y transformación que se pretendió realizar en esa firma, resultado seleccionado por la consultora Eghon Zender, en virtud de su experiencia en importantes empresas internacionales y las capacidades que revestía el nombrado, como uno de los integrantes de la nueva gestión que comenzaba en LAPA. Ya nos hemos referido a sus antecedentes en el punto anterior.-

En virtud de lo expuesto y teniendo en cuenta que Ronaldo Patricio Boyd, en el cargo de Director General de la empresa LAPA, no le correspondía dentro de sus funciones intervenir en la decisión del ascenso en cuestión, ya que dicha tarea se encontraba delegada en el Gerente de Operaciones y la Jefatura de Línea, dependencias que fueron ocupadas por personal ampliamente capacitado, según también ya hemos destacado, entendemos que, no mediando circunstancia ni antecedente alguno que le permitiera dudar de la idoneidad y las tareas de las áreas consignadas, se encuentra en definitiva amparado por el principal filtro que opera en la teoría de la imputación objetiva respecto de este tipo de estructuras, que es el principio de confianza, el cual analizaremos a continuación.-

Por ello y en relación a este accidente, no advertimos por parte de Boyd ninguna inadvertencia o inobservancia de las obligaciones que se encuentran dentro de su esfera de garantía, que hayan determinado el ascenso a comandante de Weigel y, por lo tanto, elevaran el riesgo jurídicamente considerado.

En consecuencia, las conductas que no resulten lesivas o que no hayan generado un peligro concreto y determinante para la producción del acontecimiento, no son relevantes para nuestra materia.

II.- Principio de confianza.

A las manifestaciones expuestas y como ya se indicó previamente, cabe analizar si Boyd quebrantó los postulados exigidos por el principio de confianza, adelantando desde ya, que no existe elemento probatorio alguno que nos permita acreditarlo, en aras de lo cual no se le puede atribuir objetivamente el resultado lesivo de este proceso.

En este sentido, no se ha corroborado que haya llegado a conocimiento del nombrado algún indicio respecto a posibles falencias o falta de idoneidad de sus dependientes, en quienes depositaba su confianza y delegaba funciones específicas. Nada se ha verificado que le permitiera sospechar de su falta de criterio en la toma de sus decisiones, que pudiera poner en peligro la seguridad aérea.

Por otro lado, el principio de confianza referenciado en el cual se encuentra amparado Boyd, en este caso concreto no puede retroceder ya que dentro de sus funciones no se encontraba ni resultaba exigible controlar o vigilar en forma personal aspectos técnicos tales como las condiciones de idoneidad que debían tomarse en cuenta para ascender a los pilotos, tarea ésta que se efectuaba por las gerencias específicas con personal idóneo para desempeñarla.

En este sentido, destacamos que además de lo mencionado en el párrafo que antecede, Boyd, pese a su capacidad para dirigir una empresa aerocomercial, con conocimientos respecto a la tarea que desarrollaba cada uno de los sectores de la compañía y la dinámica de la misma, no contaba con conocimientos técnicos específicos de aviación ya que no era piloto y, efectuar un control relacionado con las condiciones de vuelo de un piloto, implicaría por parte del nombrado elevar el riesgo permitido actuando u opinando sobre aspectos que excedían sus capacidades profesionales.

Al respecto cabe ponderar los dichos vertidos por el imputado al momento de ampliar su declaración indagatoria donde precisó que descansaba en los profesionales designados en los distintos niveles de la empresa, y que la verificación de la aptitud profesional residía justamente en la idoneidad de los profesionales que evaluaban las distintas etapas y que verificaban la capacidad del candidato.

Tampoco existe elemento de prueba que permita acreditar que Boyd haya obrado en este caso particular excediendo el límite de sus funciones,

interviniendo de alguna manera en forma excepcional en la decisión de dicho ascenso, como así tampoco que tuviera conocimiento de las características negativas de vuelo que registraba el Comandante Weigel, en forma recurrente durante toda su carrera profesional, u otro tipo de comentario referido a su ejercicio profesional.

En relación al comandante fallecido en el accidente, Boyd señaló que no tuvo un conocimiento detallado de Gustavo Weigel, conociendo sus antecedentes profesionales luego del accidente, aclarando que supo que el nombrado era un piloto estándar pero que no podía opinar al respecto por no ser técnico en la materia.

La parte querellante representada por el abogado Wortman Jofré indicó textualmente que "...el imputado y su familia conocían sobradamente..." al comandante Weigel, circunstancia esta que jamás se mencionó en la causa, no hay dato alguno al respecto. Ni que él conociera a Weigel, menos su familia. Siquiera se sabe algo respecto de la familia de este imputado y como estaba constituida.-

Sin perjuicio de ello y pese a lo sorpresivo de tal imputación, cabe señalar que de haberse visto corroborada dicha hipótesis, para que pueda ser evaluada en el marco de la responsabilidad aquí tratada, la querella debió haber acreditado que esa relación provocó una acción del Director General de la empresa dirigida a promover al nombrado piloto, circunstancia ésta que tampoco se ha visto reflejada en algún testimonio, no surgiendo dicha posibilidad, ni siquiera a modo de suposición por parte de los empleados de la empresa ni de los propios dichos del Jefe de Línea y Gerente de Operaciones aquí imputados y responsables de adoptar esa decisión.

Las tratadas, así como el resto de las imputaciones de la querella ya han sido analizadas en el caso anterior o descartadas al momento de tratar los hechos que no conforman el juicio de imputación, sea por falta de nexo causal, de haber verificado la anomalía, o –en la mayoría de los casos- por ambas consecuencias (considerando IV.). A esos puntos nos remitimos, ya que claramente puede advertirse, del cotejo entre las imputaciones de Deutsch y de Boyd, que son idénticas, palabra por palabra, incluso en el error respecto de éste último al cual se le imputa el conocimiento personal y de su familia del Cte. Weigel, hecho que

solo fue sugerido en el debate, en algunas preguntas relacionadas exclusivamente con el conocimiento de Deutsch y su familia.-

Por otro lado, del plexo probatorio se acreditó que en la empresa LAPA se llevaban a cabo reuniones diarias y semanales a las que asistía el imputado. Respecto de las primeras fueron instituidas por él y se efectuaban todas las mañanas en Aeroparque, exactamente a las 8 de la mañana, con las distintas áreas operativas en las cuales se realizaba un análisis detallado y exhaustivo de la operación del día anterior examinando todas las novedades que pudieran haber surgido emanadas de cualquiera de las áreas, las acciones correctivas que se pudieron haber implementado, aquellas por implementar y se analizaba someramente la situación del día en curso, refiriendo el imputado Boyd que esa metodología de trabajo aseguraba un seguimiento permanente, regular y actualizado para que todas las áreas actúen en conjunto. Era una metodología de trabajo exigente que imponía Boyd, en la cual se analizaban los problemas operativos que se iban presentando y sus soluciones.

La forma ésta de contacto directo instituida por el Director General, era inédita en el país. El testigo Ardalla, quien fuera Gerente de Operaciones de Aerolíneas Argentinas, narró en el debate que la consideraba muy positiva y que en la empresa de bandera ello no se realizaba, a excepción de un momento en que fue adquirida por una empresa extranjera, donde solamente se instauró la metodología con una frecuencia de un solo día por semana.-

Por parte del Ministerio Público Fiscal, si bien ya hemos tratado muchas de las cuestiones que esgrime contra el imputado, se le adjudica fundamentalmente que –como responsable de la seguridad aérea-, ello según texto del Manual de Operaciones de Vuelo, versión 1999, cuestionado en cuanto a su vigencia, incumplió la tarea de control de todos los ítems que el Manual de Operaciones de Vuelo impone como funciones de la Gerencia de Operaciones, las que son detalladas por el Fiscal en su alegato.

No resulta necesario que nos extendamos demasiado en este tema, ya que hemos hecho referencia en este caso y al tratar la situación de Deutsch, que el principio de confianza acabadamente opera en estos casos, donde hay personal probadamente idóneo designado y no hay prueba alguna de la existencia de

hechos que le hubieran permitido sospechar de algún curso irregular en el sector, para que se tornara previsible o exigible indagar más allá de la información del gerente.-

Analizaremos a continuación como pretende el Ministerio Público Fiscal superar este filtro del principio de confianza.-

Concretamente dice que el control de toda la seguridad operacional de la empresa era una función que debía cumplir personalmente él, sin poder esgrimir que esa función había sido delegada en otro funcionario de la misma. “En otras palabras, tenía la obligación de vigilar el funcionamiento de las distintas gerencias operativas de las empresa, para que estas limiten su actividad dentro de los estándares de seguridad permitidos y de esta forma evitar la causación de accidentes aéreos. Por ello, teniendo probado que el encartado debió advertir (a través de las reuniones diarias y semanales) que la Jefatura de línea y la gerencia de operaciones de LAPA venían desarrollando una serie de operaciones por encima del estándar señalado (nota nuestra: por error debe referirse al término “por debajo del estándar señalado”, y así lo entendemos), transformando lo hasta entonces permitido en prohibido, es que en razón de su puesto de guardián de toda la seguridad operacional (Director General) debió implementar medidas de precaución o control para reconducir ese riesgo a los márgenes de seguridad normativamente establecidos”.

Dos observaciones directas y para nosotros suficientes en cuanto a estas afirmaciones del Ministerio Público Fiscal, a ambas ya nos hemos referido.-

La imputación se basa, como puede advertirse de la lectura, que la información de las operaciones por debajo del piso de seguridad debió haberlas recibido en las reuniones diarias. Ese es el hecho fáctico que marca el Fiscal.

Pero no hay prueba o elemento alguno que indique que en esas reuniones recibía la información de las operaciones debajo del límite. Es que tampoco hay prueba alguna en la causa, y también lo hemos analizado y refutado en los puntos anteriores, que indique que la empresa funcionaba por debajo de esos límites.-

Recuérdese que el único hecho irregular que hemos tenido por acreditado es el incorrecto ascenso a comandante de Weigel.-

La consecuencia lógica que nos surge es que para que no opere el filtro de confianza en este caso, debiéramos exigirle a alguien que no es piloto, que

analice –no se nos ocurre como- el nivel profesional de los postulantes, los recurrentes, las indicaciones técnicas. Y además, debiéramos probar –ya que esa es la base fáctica que utiliza el Fiscal- que estos temas se trataban en las reuniones matinales con el Director General Boyd; –contrariamente- se encuentra acreditado que estas cuestiones se manejaban exclusivamente en las reuniones de instructores y era materia de decisión exclusiva e interna del Área de Operaciones. Nunca se dijo, y no le resulta a nadie imaginable que en las reuniones convocadas por Boyd se trataran los temas de los ascensos.-

Por ello, cuanto menos desde nuestra postura, el principio de confianza no encuentra reparos como filtro para el avance de la imputación hacia el Director General.-

Nos referiremos, final y acotadamente, a los puntos en los que la Fiscalía dice que se encuentra probado que Boyd ejerció un deficiente e insuficiente control de las funciones de sus dependientes:

1) Insuficiencia del plantel de pilotos, del que deriva dos consecuencias: ejercicio de presión industrial e incumplimiento de períodos de vacaciones.-

Pareciera que si descartamos el primero caerían los otros que son su consecuencia.-

Conforme explicara el imputado Chionetti en un cuadro en una de sus tantas ampliaciones de declaraciones indagatorias, el promedio de tripulaciones por avión era de aproximadamente 4,65, circunstancia ésta no controvertida. Este promedio, conforme testimonios brindados en la causa, era un promedio estándar en la actividad. Igualmente, como son datos que si bien no han sido confrontados, tampoco podemos establecerlos como hechos debidamente acreditados, analizaremos los dos puntos que marcamos como que eran la consecuencia que derivaba el Fiscal de la primera premisa.-

Presión industrial, no fue verificada. Se puede deducir, tal vez de algún supuesto aislado, pero para poder tener por acreditada la presión laboral, debía la misma ser debidamente probada en un número importante de sucesos. Y ello no fue así. Este tema fue tratado con precisiones en el considerando IV).

Las vacaciones adeudadas se corresponden, en la mayoría de los casos, con un retraso originado en el período anterior de la empresa, y existen evidencias del plan de regularización que la nueva gestión –la aquí enjuiciada-.

Durante el debate, como éste fue un tema que no dejó de tratarse cada vez que concurrió un piloto o empleado de LAPA, se pudo verificar en la casi totalidad de los casos que –cuando había deuda significativa- la misma derivaba de muchos años anteriores y, que en los últimos años, se estaba empezando a regularizar la situación. No parece que la deuda vacacional tantas veces planteada en este juicio, se haya derivado de la insuficiencia del plantel de pilotos ocurrida en los últimos años de la gestión enjuiciada. Este extremo no se encuentra acreditado. Descartamos también esta causal como vinculada con relación de determinación en el resultado, por todo a lo que ya hemos hecho referencia en el punto correspondiente.-

Pero lo determinante, finalmente, es que estamos tratando de confrontar lo que el Ministerio Público jamás probó: La insuficiencia del plantel de pilotos. Premisa inicial que no encuentra fundamentos en la prueba producida en la causa y que se expone como un argumento de autoridad.-

Ocurre lo mismo con el resto de las consecuencias que el Ministerio Público introduce como propias del deficiente control del Director General: la disminución de los niveles de exigencia para la incorporación de personal de vuelo, deficiente instrucción del personal de tripulación, incorrecto ingreso de Etcheverry, nuevamente el tema de CRM respecto de Weigel –ahora desde el ángulo que no había sido programado, que no varía nuestras conclusiones- y el tema del control respecto de las denuncias de Piñeyro.-

Todos estos temas ya fueron suficiente y reiteradamente tratados en la imputación de Deutsch y en los hechos que no conforman el juicio de imputación. A esos respectivos puntos nos remitimos.-

En cuanto a las reuniones semanales a la cual también asistían los gerentes de área, el Presidente y el imputado en su cargo de Director General, ha quedado determinado conforme las declaraciones prestadas por los distintos gerentes y el propio encartado, que en ellas se evaluaba la marcha de la empresa y todas las gerencias de área presentaban un informe de sus actividades inmediatas de corto, mediano y largo plazo.

Tal como hiciéramos referencia al tratar la situación del imputado Deutsch, tales reuniones -que fueron utilizadas como elemento de cargo a su

respecto-, versaban sobre cuestiones generales de política empresarial, no surgiendo elementos que permitan inferir que en ellas se hayan tratado cuestiones específicas relacionadas con los ascensos de los pilotos y, mucho menos el caso particular de Weigel; circunstancia ésta que resultaría imposible exigir en atención a la envergadura que poseía la empresa en el año 1998.

Por todo lo expuesto, ante la falta de elementos cargos que permitan inferir acciones u omisiones de este imputado que hayan concurrido a aumentar el riesgo permitido que se haya visto materializado en el resultado del hecho que estamos juzgando, corresponde que sea absuelto en la presente causa, respecto de los hechos que fueran materia de acusación.-

D) Situación de Fabián Mario Chionetti.

Fabián Mario Chionetti, quien se desempeñó en la empresa LAPA en diversas posiciones hasta ocupar el cargo de Gerente de Operaciones de dicha firma poco antes del accidente, fue acusado por el Ministerio Público Fiscal como autor del delito de estrago culposo agravado por el resultado lesiones y muerte (art. 196, primer y segundo párrafo del Código Penal), solicitando se le imponga al nombrado una pena de tres años y seis meses de prisión, accesorias legales y costas.

Por su parte, el Dr. Wortman Jofré, abogado representante de la Asociación Civil de Víctimas Aéreas concretó su acusación imputándole al nombrado el delito de estrago doloso agravado por haber producido un desastre aéreo y la muerte de personas (art.190 “in fine” y párrafos 2º y 3º del Código Penal), peticionando la imposición de una pena de 13 años de prisión, accesorias legales y costas.

Conforme se señaló al analizar las situaciones procesales anteriores, sólo corresponde merituar la responsabilidad del imputado Chionetti respecto a los hechos –incluidos en las respectivas acusaciones- que hemos tenido por acreditados y que, por haber creado un riesgo jurídicamente desaprobado que se ha visto realizado en el accidente aéreo ocurrido el 31/8/99, conforman el correspondiente juicio de imputación penal.

Tal como se señaló en el punto IV. B) ha quedado acreditado que el piloto Weigel poseía a lo largo de su carrera profesional características negativas de vuelo evidenciadas de manera crónica que se efectivizaron antes y durante la emergencia sufrida por el vuelo 3142.

Teniendo en cuenta esas fallas recurrentes que se advertían del legajo técnico del piloto y afloraron el día del accidente, Weigel nunca debió haber sido ascendido a comandante del avión Boeing 737-200, circunstancia ésta que ha creado un riesgo jurídicamente desaprobado que se ha visto realizado en la producción del accidente y que, a consecuencia de éste, se causaron sesenta y cinco muertes y las lesiones a los sobrevivientes del suceso.

En este marco, sostenemos de acuerdo al plexo probatorio recolectado en el debate, que el imputado Chionetti, quien ocupó el cargo de Gerente de Operaciones de la empresa LAPA a partir del mes de julio del año 1999, no ha efectuado conducta alguna relacionada con la decisión de ascender a comandante de B- 737-200 a Gustavo Weigel.

Ello es así ya que el nombrado no se encontraba ejerciendo ninguna función relacionada con la Gerencia de Operaciones o la flota de aviones B 737-200 en el momento en que se produjo dicho ascenso, el que aconteció a fines del año 1998, puesto que en esa fecha ocupaba el cargo de Jefe de Línea de las aeronaves B 757, con responsabilidades propias, totalmente ajenas a la flota de B-737-200.-

Por esta razón, al tratar esta situación procesal no resulta necesario analizar los filtros condicionantes que prevé la teoría de la imputación objetiva, en atención a que el mismo plexo probatorio excluye la posibilidad de imputarle una conducta referida a los hechos acreditados objeto de la imputación.

Sin perjuicio de ello, resulta necesario aclarar que Chionetti se encuentra amparado por el principio de confianza en cuanto a su antecesor en el cargo, Valerio Diehl –quien ocupaba el cargo de Gerente de Operaciones en el mes de diciembre del año 1998-, no resultándole exigible al nombrado Chionetti que al ocupar su puesto -en el mes de julio del año 1999- hubiere tenido que efectuar una revisión de todos los ascensos producidos en un período anterior a su gestión.

En este sentido, no se desprende de la prueba colectada en el debate que Chionetti haya tenido conocimiento respecto a alguna irregularidad o falta de idoneidad relacionada con el desempeño de Valerio Diehl, como así tampoco que el piloto Gustavo Weigel evidenciaba falencias que por la función de comandante que desempeñaba podría poner en riesgo la seguridad aérea, lo que provocaría un quebrantamiento en el principio de confianza referenciado.

Cabe advertir que durante los escasos días previos al accidente, en los cuales Chionetti ejerció la función de Gerente de Operaciones, no se desprende elemento de prueba alguno que infiera que el nombrado haya tenido acceso al legajo de Weigel, debiéndose considerar además que el último recurrent que realizó el piloto del vuelo 3142 fue en el mes de junio de 1999 –previo a que asumiera el cargo de Gerente de Operaciones-. Aunque Weigel hubiera realizado algún adiestramiento técnico durante el ejercicio de la función del imputado, esta circunstancia, sólo podría constituir una mera prueba indiciaria pero no suficiente para arrojar certeza respecto a que el nombrado –en razón de su función- hubiera tenido efectivo acceso al legajo técnico referenciado.-

Por otro lado, respecto a las imputaciones formuladas por las partes acusadoras debemos referirnos a que las mismas se basan en el conocimiento personal y técnico que pudo haber tenido el imputado Chionetti del piloto Weigel durante su gestión como Jefe de Pilotos de la flota de aviones Saab 340 en el año 1993.

La circunstancia reseñada no guarda relación de causalidad con el accidente acaecido el 31/8/99 en atención a que el riesgo jurídicamente desaprobado que se vio realizado el día de la tragedia fue el ascenso a comandante de Weigel en el avión B 737 producido en diciembre de 1998, no siendo así los períodos profesionales anteriores que, de haber configurado una elevación del riesgo permitido, el mismo hubiera constituido un peligro abstracto no concretado en un resultado y por lo tanto ajeno a la imputación penal objeto de esta causa.

Además de ello, debe tenerse en cuenta que el período que abarca el fundamento señalado contenido en las acusaciones se halla distanciado temporalmente con el resultado y se relaciona con una gestión efectuada sobre una aeronave distinta a la siniestrada.

Por otra parte, con relación al adiestramiento brindado por Chionetti en su carácter de instructor de B 737 a Gustavo Weigel en el mes de julio del año 1996 –la cual fue utilizada como prueba de cargo por las partes acusadoras en sus alegatos- cabe destacar que dicha conducta no puede ser tenida en cuenta como factor determinante del resultado por las mismas razones expuestas en los párrafos que anteceden y en atención a que el imputado en aquel entonces revestía un cargo en el cual, sin perjuicio de certificar la idoneidad del piloto en ese preciso instante de la evaluación, no abarcaba -entres sus funciones- la decisión final de ascender a un comandante, que amerita un examen global respecto a toda su carrera profesional.

Debemos destacar que los demás instructores que intervinieron en esas funciones respecto de Weigel, con idénticas imputaciones a las que aquí se pretende achacar a Chionetti, fueron sobreseídos en la etapa de la instrucción.-

Además de ello, este suceso –el ascenso de Weigel- no se produjo en aquel entonces sino que recién aconteció dos años y medio después, es decir en diciembre de 1998.

Chionetti, como dijéramos, pasó a desempeñarse en otra línea de la empresa y perdió contacto con Weigel años antes del hecho, es obvio que no puede imputársele conocimiento alguno acerca de la evolución o involución profesional del fallecido comandante. Que Weigel haya participado en el año 1998 en un curso de CRM dado por Chionetti, no guarda relación alguna con las cuestiones técnicas del comandante. Menos aún, la mención de la querrela en cuanto a que estuvieron juntos en un acontecimiento social en un tiempo cercano a los hechos. Es imposible pensar que en ese marco Chionetti pueda evaluar las condiciones técnicas del piloto, que es de lo que estamos hablando. Absurdo.-

Tampoco puede prosperar el cargo que se le efectúa acerca del conocimiento que debiera haber tenido de la supuesta doble inhabilitación de Weigel, por encontrarse vencido en vacaciones y CRM.-

Ya hemos sobradamente sostenido que esas imputaciones son insostenibles, remitiéndonos -al efecto- a lo expuesto en el considerando IV.A) 5) y 6).-

Las imputaciones de la querrela, además de lo aquí considerado, han sido también suficientemente tratadas en los hechos que hemos descartado como integrativos del juicio de imputación, allí nos remitimos.-

Por las razones expuestas, sostenemos que el imputado Fabián Mario Chionetti no ha creado un riesgo jurídicamente desaprobado que se haya visto realizado en la producción del accidente aéreo, por lo cual corresponde su absolución de culpa y cargo por los hechos materia de juicio.

La imputación del Ministerio Público Fiscal, basada en no haber observado o impugnado –como Gerente de Operaciones-, la programación del vuelo, es francamente insostenible.-

Ya dijimos que se encuentra acreditado que ascendió a esa posición pocos días antes que la programación, que se realiza un mes antes, pasara por su conocimiento. También sostuvimos que había perdido, desde hacía más de dos años, contacto con el comandante Weigel y que no había elemento alguno que implicara su conocimiento acerca del ascenso. Lo mismo puede sostenerse respecto de su falta de conocimiento acerca de Etcheverry, quien inició su trabajo en Lapa en la línea B 737-200, sin haber tenido jamás relación con Chionetti. La situación fortuita de haber firmado la nota administrativa donde se comunica la designación de Etcheverry como copiloto, en reemplazo de Diehl por ausencia momentánea, sin que se haya acreditado intervención directa en la evaluación del copiloto, en nada modifica las conclusiones expuestas.-

Las consideraciones que acabamos de hacer, además resultan sobreabundantes, ya que ninguna de las partes acusadoras ha acompañado un solo argumento que permita sostener esta imputación.-

Hemos tratado en el considerando IV.A) 8), que ninguna observación podía hacerse a la programación del vuelo fatídico.-

Resulta absurdo que se pretenda imputar a Chionetti no haber observado una incorrecta programación, cuando ni la querrela ni el Ministerio Público jamás imputó y ni siquiera les interesó escuchar como testigo al programador del vuelo, quien –si entendían que la acción era incorrecta- no podía ser obviado por ser el directo responsable de la elevación del riesgo. Es que Leyes, de quien hablamos, había resultado ser un experto programador con dilatada experiencia previa en Aerolíneas Argentinas, donde llegó incluso a la máxima jerarquía en

esas funciones, como controlador de todas las programaciones de vuelo de la empresa citada.-

La ausencia de Leyes en la causa, hasta las postrimerías del debate, cuando por insistencia de las defensas fue localizado y convocado por el Tribunal, parece ser otro de los hechos vinculados al armado -estratégico procesal- de los acusadores, que no alcanzamos a comprender.-

Toda la cuestión de la programación, fue intensamente tratada en el citado considerando IV.A) 8), descartada totalmente como hecho constitutivo de juicio de imputación, al cual nos remitimos.-

Descartados así todos los hechos materia de imputación de Fabián Chionetti, al igual que los casos tratados precedentemente, corresponde su libre absolución, sin tener siquiera que acudir a la duda beneficiante.-

USO OFICIAL

V. 3) . CONDENAS.

A) Situaciones procesales de Valerio Francisco Diehl y Gabriel María Borsani

Conforme al plexo probatorio reunido en el debate, ha quedado debidamente acreditado que los imputados Valerio Francisco Diehl y Gabriel María Borsani, con sus respectivas conductas, generaron un riesgo jurídicamente desaprobado que se concretó en un resultado típicamente relevante para el derecho penal.

El imputado Diehl en su cargo de Gerente de Operaciones de la empresa LAPA y el encartado Borsani, como Jefe de Línea de Boeing 737-200, dentro del marco de sus funciones, elevaron el riesgo permitido, al haber decidido ascender el 9 de diciembre de 1998 al piloto Gustavo Adolfo Weigel en el puesto de Comandante de avión B 737-200, desatendiendo las características de vuelo negativas que se presentaban en forma recurrente a lo largo de su carrera profesional, evidenciadas en su legajo técnico, las cuales se vieron reflejadas el día del accidente aéreo producido el 31/8/99 en el aeroparque metropolitano

Jorge Newbery, por el avión B 737-204C, matrícula LV-WRZ, de la firma LAPA, en el vuelo 3142 comandado por el mencionado comandante.

Esta circunstancia, se encuentra plenamente corroborada con los elementos de prueba valorados en el considerando III) –punto 2) B) a)-, donde tratamos los factores que contribuyeron a causar el accidente y en el considerando IV. B) titulado “Hechos que conforman el juicio de imputación”, ascenso a comandante de Gustavo Weigel, a los cuales nos remitimos.-

A fin de ilustrar las distintas etapas por las cuales debe pasar un aspirante a comandante para poder lograr ese objetivo dentro de una empresa aerocomercial, cabe precisar que estas pueden dividirse básicamente en tres momentos. Vamos a referirnos al proceso para la época del hecho (actualmente la Fuerza Aérea ha sido reemplazada en estas funciones por la ANAC):

El primero de los circuitos comienza cuando se efectúa la correspondiente instrucción dentro de la empresa, consistente en curso teórico, simulador y vuelo tal como se hiciera referencia en los puntos IV. A) 1, 2 y 4, al momento de describir entre los hechos que no conforman el juicio de imputación, la instrucción de los pilotos de LAPA y en particular de Weigel y Etcheverry, etapa ésta que concluye en la certificación de idoneidad del aspirante que efectúa un instructor de la empresa.-

El segundo segmento consiste en la habilitación que le otorga la Fuerza Aérea Argentina al conferirle la licencia de piloto de transporte de línea aérea (TLA) en un avión determinado. Esta licencia, que otorga el órgano de control estatal, es un requisito previo, indispensable, pero no suficiente para que un aspirante a comandante pueda empezar a volar.-

Viene luego la tercera etapa, una vez habilitado, en la cual recibe instrucción en la línea en la cual se ha de desempeñar, vuela cada una de las rutas que la empresa tiene habilitadas para ese avión y es evaluado por los instructores de la empresa, para considerar si se encuentra en condiciones de ser promovido a comandante. El momento final de esta etapa, esta constituido por la decisión de ser promovido a comandante, propia y exclusiva de la empresa –donde intervienen en este caso concreto Borsani y Diehl-, que es formalmente comunicada a la Secretaría de Transportes de la Nación y a la Fuerza Aérea

Argentina. A partir de ese momento queda afectado a la función de comandante de la aeronave en la cual fue habilitado.-

Este segmento final, desde la habilitación por la Fuerza Aérea Argentina hasta su afectación como comandante, conforme quedara acreditado en el debate –decenas de pilotos fueron preguntados en este sentido- es un proceso que lleva un promedio de cuatro a seis meses. En el comandante Weigel duró dos años y seis meses.-

Es un dato objetivo, no vamos a profundizarlo demasiado, ya que tampoco nos lleva a ninguna conclusión certera. Hay muchas hipótesis, por un lado que no reunía la cantidad de horas de vuelo necesarias, que había sido reprobado en un recurrent y por ello impedido de ser designado por un importante lapso de tiempo, y otras más que como dijéramos, tampoco nos permiten fundar conclusiones relevantes para el presente juicio de imputación. Lo cierto es que fue un caso extraordinario y el único, con ese solo concepto nos quedamos, porque en cierta medida avala nuestra postura que el indebido ascenso de Weigel fue el único hecho que tuviéramos por suficientemente acreditado, aún con las observaciones acerca de las carencias en la investigación que asentáramos en el prólogo.-

Ahora bien, volviendo a las etapas consignadas, afirmaremos en primer lugar que la habilitación que efectúa la FAA y las certificaciones de idoneidad que realizan los instructores de la empresa son pasos previos e indispensables para pretender ser comandante en una empresa, pero no autosuficientes.-

En las Normas Establecidas para los Servicios de Transporte Aéreo Regular (NESTAR), en su página 22, Parte V, Capítulo 13, punto 13.3 se establece que *“Cada instructor o inspector reconocido, responsable de la impartición de una asignatura en entrenamiento terrestre, de vuelo o de la inspección, deberá certificar por escrito la idoneidad y los conocimientos del tripulante..., al completarse el entrenamiento o control que le corresponda y dicho documento deberá ser archivado en el legajo del causante”*.

En idéntico sentido se expide el MOV de la firma LAPA que indica que el piloto instructor de vuelo es responsable ante la Jefatura de Instrucción de la *“...ejecución y supervisión del adiestramiento en tierra y en vuelos (cursos,*

simulador y vuelo) de los pilotos dentro de compañía.” (MOV 2-2.7 del año 1997).

Una primera aclaración debemos realizar sobre la interpretación o alcance que le asignamos a estas normas, especialmente a la contenida en el NESTAR.-

La certificación de idoneidad a la que recurrentemente acudieron las defensas para marcar allí una barrera respecto a que eran los únicos responsables de la promoción de un comandante, entendemos que no surge en forma alguna de este texto.-

En efecto, consideramos que la certificación a la que alude la norma es respecto a cursos o entrenamientos o inspecciones de vuelo, no a la aptitud de idoneidad final respecto a si un aspirante debe o no ser ascendido. Ello, cuanto menos no surge de la norma.

Nuestra interpretación se ciñe a la certificación que tantas veces hemos visto en los recurrentes o cursos, donde junto con la firma del comandante aparece, en todos los casos la del instructor responsable.-

No obstante ello, no desconocemos que se ha acreditado en el debate que se producían reuniones de instructores, donde se opinaba acerca de la idoneidad de los aspirantes para los ascensos. Lo que sostenemos es que no está normativamente reglamentado que les correspondiera a los instructores la certificación de idoneidad para el caso concreto de ascenso a comandante. Sus opiniones, según nuestro entendimiento, eran meramente consultivas, en base a su experiencia con los candidatos, en cada evaluación particular que les cupo realizar.-

También es cierto, y ello lo hemos visto en las planillas que se confeccionaban de las reuniones que mantenían, que opinaban acerca de quienes eran los aspirantes que consideraban en condiciones de ser ascendidos, pero ello no obsta a nuestra consideración que no surge de la norma invocada que eran quienes certificaban esa concreta idoneidad. Por eso sostenemos que en esas reuniones evaluaban, opinaban, aconsejaban los ascensos, pero no certificaban con el alcance previsto en el NESTAR, que se refiere a otras cuestiones particulares y parciales.-

El Manual de Operaciones de Vuelo vigente en la oportunidad en que se decide el ascenso de Weigel es el del año 1997, donde no existía la Jefatura de

Instrucción, las responsabilidades relacionadas con la instrucción figuraban dentro de las que le correspondían al Jefe de Línea (cfr. MOV 97 punto 2-2.3).

Tal como surge del plexo probatorio recabado, los instructores se juntaban habitualmente e informaban de sus verificaciones a sus pares y al Jefe de esa Línea, que integraba las reuniones de los instructores.

Conforme se desprende también de la prueba colectada en la audiencia, al momento de la promoción de Weigel, se realizaban evaluaciones en las reuniones conjuntas de los instructores, donde todos opinaban.-

Al respecto, cabe recordar los testimonios de Alberto Baigorri quien manifestó que concurría a la reunión de instructores a la que también asistía el jefe de línea, indicando que se hacían cuando el piloto estaba al final de la introducción a la línea y en ella se determinaba si estaba en condiciones de volar sin instrucción; Angel Carrizo quien señaló que las reuniones de instructores se realizaban una vez por mes y los temas que se trataban en las mismas estaban relacionados con mejoras en la instrucción y con la evaluación de algunos pilotos, **aclarando que los instructores no decidían los ascensos de pilotos**, y que el Jefe de Línea y el Gerente de Operaciones recibían el asesoramiento del instructor; Jorge Biró quien dijo en cuanto a las reuniones de instructores que en ellas se los sometía a una expresión verbal del desarrollo de la instrucción, cada uno emitía el juicio del piloto que evaluaba, y se buscaba consenso para habilitaciones de B 737, se hablaba de las propuestas de ascensos de comandantes, vacantes, cursos, vuelos de transición, etc, precisando que la **decisión final de asignar un comandante o un copiloto, la tomaba el gerente de flota o el jefe de línea**, y si alguien no estaba en condiciones, no se lo habilitaba; Juan Schmid quien indicó que había reuniones de instructores donde se consensuaba para tener una misma cultura de vuelo en la cabina y en los procedimientos -se usaban los publicados por Boeing-, y en las reuniones se trataba de que todos hablaran el mismo idioma, **él nunca participó en reuniones de instructores para evaluar un legajo o definir ascensos de comandantes, pues eso era una función de la gerencia de instrucción y de operaciones de la empresa**, era instructor en simulador y en vuelo, este testigo precisó que los alumnos pilotos primero eran vistos por el instructor en el proceso de evaluación, y luego éste se reportaba al jefe de línea; Marcelo Gallino indicó respecto a las

reuniones de instructores, que en ellas se discutía de pilotos en instrucción, estandarización, señalando que era muy similar a lo que hacía en la actualidad en Copa Airlines; que en el fondo es lo mismo, que se busca entre todos los instructores llegar a conclusiones y cambios de estandarización, y se busca la seguridad; Ernesto García, al serle exhibidas las fs. 14492/3 y 14049 –reunión de instructores- dijo que en el informe explica que Weigel fue un poco desprolijo y luego mejoró, él aconsejó estudio en el trabajo y como recomendación final que se le efectúe un recurrent en simulador antes de que se lo habilite como capitán; Walter Veliz refirió que en las reuniones de instructores, a veces se trataba el tema de ascensos a comandantes, pero él no participó en todas las reuniones, y no recordaba el tema de Weigel en las mismas; que las reuniones las manejaba el jefe de departamento o el jefe de línea, no recordando si podían tomar evaluaciones de ascensos si no estaba el jefe de línea, quien tenía participación en el nombramiento de comandantes, como también el gerente de operaciones, que estaba informado; Marcelo Moroni indicó que se reunían determinados días por pedido de la jefatura de flota por temas concernientes a la instrucción de los alumnos y se los consultaba por posibles candidatos a ascensos; Marcelo Bruggia aclaró que la **Gerencia de Línea o de Operaciones es la que les da el rol a cumplir a los tripulantes**, que todos son pilotos, pero la comandancia del vuelo la otorgan dichas gerencias, por la delegación que hace el explotador cuando lo designa comandante, que en el Código Aeronáutico es una jerarquía, además de una función, ya que puede ser comandante jerárquico y no ejercer esa función en la nave; Diego Meyer Martínez indicó que Diehl por ser el responsable de todas las operaciones de la compañía, tenía el poder de decisión de quien ascendía o no; Daniel Bulló refirió respecto al sistema de evaluación de pilotos para ascender que había reuniones y se comentaba cómo andaba cada uno de los que iban a salir de comandantes; que **eso se presentaba al jefe de línea y luego al gerente de operaciones.**

En idéntico sentido se explayó Daniel González, quien manifestó en cuanto al sistema de instrucción o de promoción de un piloto para un futuro comandante, que se había organizado en LAPA un trabajo en equipo con el jefe de línea (Borsani), entre los que estaban los instructores Biró, Moroni, Vicente Sánchez, Bezenzete, Patetta, Carnero, Baigorri, Carrión, E. García, Oliveira,

Noya, Valle y Aydar Paz. **Puntualmente dijo que no había jefe de instructores, pues eso lo manejaba Borsani.** Que si había opción de comandante, el análisis previo lo hacía la jefatura de línea, y quienes reunían los requisitos objetivos publicados para la opción, eran los pilotos que se anotaban, se emitía opinión para ver si podían empezar el proceso de instrucción; se hacía una selección de los que se anotaban; se trataba de darle la posibilidad a todos, pero si le faltaba experiencia se le decía que esperase otra opción, y esto lo manejaba Borsani.

Continuando con su relato, Daniel González manifestó que en las reuniones, los instructores que habían volado con los aspirantes emitían opinión y consideraban que estaban para comandante y de ser así, Borsani, supone que con la anuencia de la gerencia de operaciones, liberaba el piloto a la línea.

Es decir, luego de la etapa de aprendizaje y la evaluación por parte de los instructores de la empresa LAPA, se realizaban las reuniones de instructores donde se informaba en relación a los pilotos examinados, dando cuenta de todo ello al Jefe de Línea, nótese que los instructores fueron contesten en afirmar que la decisión final de designación de comandante no era tomada por ellos.

A partir de ese momento es donde debe ubicarse el último eslabón referenciado y es justamente donde se sitúan los imputados Diehl y Borsani.

Las normas generales que contemplan esta circunstancia son: el NESTAR, Parte IV, art. 9.3 que en su parte específica reza *“las tripulaciones de vuelo (pilotos)... se integrarán como mínimo con dos (2) pilotos y el explotador deberá designar a uno de ellos como piloto al mando (comandante) y al otro como copiloto”*, el Código Aeronáutico art. 79 prescribe que *“Toda aeronave debe tener a bordo un piloto habilitado para conducirla, investido de las funciones de comandante. Su designación corresponde al explotador, de quien será representante...”*; y el ROATAC punto 4.2.10.2 establece que *“respecto a cada vuelo, el explotador designará un piloto habilitado que ejerza funciones de comandante de la aeronave, en concordancia con el Título V del Código Aeronáutico (ley 17.285) artículos 79, 80, 81 y 83...”*.

Las normas indicadas precedentemente dan cuenta de la designación de comandante por parte del explotador, sin indicar concretamente el encargado de realizarla, cuestión que surge del Manual de Operaciones de la empresa.

De acuerdo a las funciones descritas en el Manual de Operaciones de la Empresa LAPA del año 1997, (Capítulo 2-2.1), el Gerente de Operaciones tiene entre sus funciones “*Establecer, conjuntamente con las Jefaturas de Línea, los criterios de selección de los postulantes a los cargos de pilotos en función de las necesidades empresariales*”, en tanto que el Gerente de Línea es responsable ante la Gerencia de Operaciones de “*Vigilar e informar a la Gerencia de Operaciones de la capacidad técnica de los copilotos, y en especial de su idoneidad para su posible promoción a comandantes*” (MOV, Cap. 2-2.3, punto g).

Detenemos en esta última disposición es fundamental en orden a establecer clara y concretamente sobre quien pesaba la responsabilidad en la decisión del ascenso a comandante. El gerente de línea –Borsani- debía vigilar e informar a su superior –Diehl- sobre la idoneidad de la capacidad técnica de los copilotos para su posible promoción a comandantes. Eran los últimos eslabones de la cadena de decisión y los únicos que asumían esas responsabilidades finales.-

Aquí queda encriptada la decisión final. Ya no son los instructores, en las reuniones, los últimos responsables que opinan acerca de la idoneidad. La disposición claramente marca esta etapa final –decisoria acerca de la idoneidad- que vincula exclusivamente al Gerente de Línea con el Gerente de Operaciones. Justamente cuando se signa el deber de informar al Gerente de Operaciones. A partir de ese momento, resulta claro que ese conocimiento (información) que adquiere éste último, lo liga con la decisión final del ascenso.-

Asimismo entre los requisitos que exige la empresa para ocupar el cargo de comandante de aeronaves, se encuentra el de “*haber sido designado como tal por la Gerencia de Operaciones...*” (MOV 97, Cap. 2-4.1).

A esta altura cabe recordar que el organigrama de LAPA preveía que el Gerente de Operaciones se encontraba por encima de todas las jefaturas de línea existentes, entre las que se encontraba la de Boeing B 737-200 que estaba a

cargo de Borsani, y este último a su vez era el jefe de los instructores (MOV 97 puntos 2-1.2 y 2-1.3).

Del plexo probatorio surge que para otorgarle a Weigel la función de comandante de Boeing 737-200 se reunieron el Jefe de Línea (Borsani) con el Gerente de Operaciones (Diehl), comunicando tal decisión a la autoridad el 9 de diciembre del año 1998, concretándose la afectación del nombrado a los servicios aerocomerciales de LAPA el día 17 de diciembre de 1998, según consta en la nota D.N.T.A n° 52.838/286 que obra en su legajo.

Los peritos que fueron convocados al debate, respondieron en relación a estos temas.-

Así, Jorge Prelooker dijo que el responsable del ascenso de Gustavo Weigel era quien lo firmaba, que el sector operaciones de la empresa era quien lo nombraba comandante, siendo para ello necesario contar con la habilitación de la Fuerza Aérea Argentina y que la designación ocurría cuando el Jefe de Línea le informaba al Gerente de Operaciones. Concretamente refirió que la habilitación de la FAA es aceptada en la empresa porque es efectuada por la autoridad, pero la designación de comandante quedaba en manos de la firma.

A idénticas conclusiones arribó el experto Carlos Velasco al momento de prestar testimonio en el juicio.

Por su parte el perito López Camelo indicó que la Jefatura de Línea era quien definía si aceptaba o no la promoción de comandantes, pues era quien supervisaba el desarrollo de la instrucción programada, teoría, simulador y vuelo y lo aceptaba o no a la línea de acuerdo a eso.-

En relación a esta imputación concreta, los imputados Diehl y Borsani se explayaron holgadamente en sus descargos.

Diehl, remarcó que toda la instrucción, tanto la teórica como la de simulador, estaba a cargo de instructores profesionales de probada idoneidad, que reportaban -en el caso del B737- al Gerente de Línea, Comandante Gabriel Borsani, y eran sus asesores directos en relación a las propuestas de ascenso de los primeros oficiales a comandantes.

Que cuando se debía ascender un copiloto de B-737 a comandante de la misma nave porque se creaba una vacante, se reunía el Gerente de Línea B-737 con los instructores a analizar los legajos y la idoneidad de los candidatos,

depositando la Gerencia de Operaciones en la capacidad profesional de estos niveles de la empresa, la confianza para la selección de los candidatos aptos. Cuando el Gerente de Línea de B-737 tenía la lista de candidatos, analizaba con el Gerente de Operaciones la promoción de los mismos.

En el caso puntual del ascenso de Weigel indicó Diehl, que cuando se creó la vacante correspondiente para comandante de B-737 y el Gerente de Línea B-737, el Comandante Gabriel Borsani, le entregó la lista del grupo de pilotos en condiciones de ascender, Weigel se encontraba entre los más antiguos; y a partir de ahí se inició un proceso por medio del cual se lo sometió a todas las pruebas, verificaciones y chequeos que constan en su legajo, donde demostró que en la etapa en que operó en B-737 lo hizo dentro de los estándares requeridos por la empresa para su promoción.

Asimismo recalcó que cuando los instructores de la línea B-737, luego del proceso mencionado, dieron su conformidad al Jefe de Línea, Comandante Borsani, éste realizó su propia verificación de las capacidades profesionales de Weigel aprobándolo según consta en el legajo y dándole su conformidad para la promoción del mencionado piloto. Destacó que su función en el proceso de selección consistía en el análisis del legajo del causante, los conceptos e impresiones vertidos por el Gerente de Línea y si fuera necesario por los instructores; a su vez recordó que en el caso particular de Weigel, el comandante Borsani realizó una detallada exposición de la idoneidad puesta de manifiesto por el nombrado para ocupar la posición mencionada.

Por su parte, Gabriel María Borsani refirió que en las reuniones de instructores se evaluaba si los pilotos aspirantes se encontraban en condiciones de ser habilitados como comandantes en la línea (aportó copias de algunas de esas reuniones), es decir, si eran o no pilotos seguros, recordando que la pregunta habitual entre el grupo de instructores era si uno enviaría a su propia familia con dicho comandante.

Señaló que en el documento que aportó sobre la reunión de instructores del 20 de octubre de 1998 se hablaba de los ascensos a comandantes de B-737-200 de dos pilotos a partir del 1º de noviembre de ese año, y figuraba que Gustavo Weigel continuaba en instrucción, detallándose la forma en que se realizaría la

misma, donde se creyó que posterior a ello el nombrado Weigel saldría como comandante.

Dijo que tuvo a la vista el legajo de Weigel, como todos los demás, y no hubo ningún informe que le llamara la atención que afectara su promoción, que no poseía informes técnicos desfavorables en el último año. Que el nombrado era un piloto con experiencia, con personalidad, que sabía lo que quería; que nunca recibió ninguna queja de ningún área o sector de la empresa que pusiera en duda su comportamiento profesional.

Que recordaba haber visto el legajo de Weigel -cree que en original- en noviembre o diciembre de 1998, y que en el mismo constaba toda la documentación que se incorporaba durante su instrucción, como pueden ser recurrents, inspecciones, de ruta, informes de comandantes, fotocopias de licencias del piloto, y datos personales.

Que también recordaba haberle tomado las inspecciones a Weigel de los años 1997 y 1998. Que en las dos su resultado fue satisfactorio, y en la de 1998 su desenvolvimiento fue muy bueno, que se lo veía con excelente actitud, muy buenos conocimientos del avión, y entusiasmado como todo piloto que estaba siendo inspeccionado y observaba que los resultados que iba obteniendo eran buenos.

Concretamente con relación a los ascensos de pilotos, señaló que dependían de una decisión colegiada, en la que todos los integrantes tenían que estar de acuerdo, ya que ante la mínima duda un ascenso era retrasado.

Que en la opción para Comandantes de B-737 del 11 de marzo de 1998, los requisitos exigidos eran haberse desempeñado como copiloto de esa aeronave durante doce meses, poseer como mínimo un año de antigüedad en la posición actual, dominio del idioma inglés y no poseer antecedentes técnicos ni personales desfavorables al día de la fecha de la adjudicación de esa opción, informes éstos referidos al último año; razón por la cual el proceso administrativo de Weigel para su ascenso a Comandante comenzó el 11 de marzo de 1998. Que el nombrado reunía los requisitos, motivo por el cual fue aceptado, ya volaba B-737 desde 1996, y desde marzo de 1998 hasta diciembre de ese año son nueve meses, debiendo descontarse a ello los 45 días de

vacaciones que se tomó en ese período, por lo cual estimó que el tiempo de su transición estaba dentro de lo normal.

Puntualmente dijo que luego del recurrent del segundo semestre del año 1998 (6 y 7 diciembre) efectuado por el instructor Vicente Sánchez, analizó ese examen para observar si lo dicho en la reunión de instructores del 20 de octubre coincidía con la calificación final de dicho piloto, lo que verificó, poniendo su sello y firma en consecuencia.

Señaló que los instructores eran quienes evaluaban y certificaban el ascenso a comandante; si un instructor no quería ascender a alguien a comandante, así lo decidía, y él como jefe de línea no podía hacer nada, ya que se decidía entre todos en esa reunión.

Que él no tuvo intervención en el proceso de designación de comandantes; que esto lo hace el representante del explotador y este es el gerente de operaciones según dice el MOV.

Que los instructores certificaban la idoneidad, y él no certificaba por más que concurriera a la reunión de instructores; que todo se observaba en la reunión de instructores.

Que según el MOV, su función se ceñía a vigilar e informar ascensos a comandantes, no daba funciones de comandante; que el pase de información al gerente de operaciones era sin opinión propia, repetía o trasladaba lo que decidía el instructor (que era quien volaba). Incluso refirió desconocer si el gerente de operaciones se podía negar a ascender cuando lo decía el instructor.

Aunado a ello, cabe agregar que Fabián Chionetti al momento de efectuar su descargo, refiriéndose a este punto dijo que intervenían en el proceso de ascenso de pilotos todos los instructores de vuelo y simulador, el Gerente de Línea, el Gerente de Instrucción y el Gerente de Operaciones, y que la afectación final la firmaba el Gerente de Operaciones con la conformidad de todo el personal mencionado.

En síntesis, Borsani en su indagatoria trató de minimizar su actuación indicando que su rol se concretaba al asistir a las reuniones de instructores y luego informar de ellas al Gerente de Operaciones, como un simple transmisor

de voluntades ajenas, pero lo cierto es que esa función no es la que se encuentra reflejada en el presente.-

Es decir, concurría a las reuniones de instructores donde se discutían los ascensos, recababa la información transmitida por ellos y con todos los datos se reunía con el Gerente de Operaciones y en esta última reunión es donde se definía el otorgamiento de la función específica de comandante.

Así fue concretamente reconocido por Diehl, quien ratificó que “cuando el Gerente de Línea de B-737 tenía la lista de candidatos, analizaba con el Gerente de Operaciones la promoción de los mismos”. También fue concluyente cuando refirió que “cuando los instructores de la línea B-737, luego del proceso mencionado, dieron su conformidad al Jefe de Línea, Comandante Borsani, éste realizó su propia verificación de las capacidades profesionales de Weigel aprobándolo según consta en el legajo y dándole su conformidad para la promoción del mencionado piloto”.-

Dos conclusiones surgen del análisis de las pautas reseñadas en los párrafos precedentes, dichos de los instructores, normas aplicables, expresiones de los peritos y de las declaraciones indagatorias de ambos imputados.-

En primer lugar, que la decisión final de ascenso a comandante, en el caso específico de Gustavo Weigel, fue producto de una decisión conjunta de ambos imputados y, que además, los dos verificaron y tomaron acabado conocimiento de los antecedentes del aspirante.-

De estas cuestiones que tenemos por debidamente acreditadas, surge que ambos acusados, desatendieron las características de vuelo negativas de Weigel, que se presentaban en forma recurrente y crónica a lo largo de su carrera profesional, evidenciadas en su legajo técnico, que en ese momento tenían a la vista, fallas que luego se vieron verificadas en el resultado del accidente ocurrido el día 31 de agosto de 1999.-

Si los nombrados hubieran cumplido con las obligaciones propias de su cargo, Gustavo Weigel nunca debió haber sido promovido a comandante de Boeing 737-200.-

Consecuentemente, con su acción crearon un riesgo jurídicamente desaprobado que se vio realizado en el resultado típicamente relevante que

resulta ser el accidente ocurrido el 31 de agosto del año 1999, por lo cual deben responder en calidad de autores (art. 45 del C.P).

En cuanto a las imputaciones de la querrela, además de lo aquí considerado, han sido suficientemente tratadas en los hechos que hemos descartado como integrativos del juicio de imputación, allí nos remitimos.-

B) Calificación Legal

En este acápite corresponde efectuar la subsunción legal de la conducta que en este pronunciamiento se le reprocha a Valerio Francisco Diehl y Gabriel María Borsani.

Tal como fuera adelantado en el punto V. b), corresponde analizar aquella prevista en el art. 196 del C.P., según el texto original vigente al momento del hecho (ley 23.077), que prevé que *“Será reprimido con prisión de seis meses a dos años, el que por imprudencia o negligencia o por impericia en su arte o profesión o por inobservancia de los reglamentos u ordenanzas, causare un descarrilamiento, naufragio u otro accidente previsto en este capítulo.*

Si del hecho resultare lesionada o muerta alguna persona, se impondrá prisión de uno a cuatro años”.

Teniendo en cuenta lo dispuesto por la norma referenciada, y como ya se señalara al momento de analizar el estrago doloso, el bien jurídico protegido es la “seguridad pública”, toda vez que lo que se procura resguardar son los medios de transporte (los cuales tienen una gran utilidad para la comunidad) de los posibles daños o entorpecimientos que en ellos se realicen y que creen un peligro común; es la sociedad en su conjunto la que tiene interés en ellos y el ataque a esos medios constituye un peligro asimilable a otros estragos.

Este peligro producido por el agente es la razón de la punibilidad de estas conductas, sin perjuicio de que los daños sufridos también puedan alcanzar a bienes o personas indeterminados, circunstancia esta última, que agrava el tipo, si concurren lesiones a la integridad física o se ve afectada la vida de uno o más individuos.

Por lo tanto, en el artículo 196 del C.P., no se tutela la efectividad del servicio de transporte naval o aéreo, sino la solvencia de dichos transportes en

miras de la seguridad común y de los bienes y las personas que pueden ser alcanzados por esta clase de accidentes.

En este orden de ideas, entendemos que cobra fundamental relevancia el concepto contemporáneo de “sociedad de riesgo”, en aras a la puesta en peligro que abarca este tipo de ilícitos en lo relativo a la actividad empresarial, ya que las comunidades posmodernas y posindustriales pretenden gozar de los beneficios de los medios de transporte y de comunicación, pero no se encuentran dispuestas a tolerar las consecuencias nocivas que estas nuevas tecnologías del transporte acarrearán.

Como bien se advierte en este análisis, el desenvolvimiento en la vida diaria comprende riesgos jurídicamente permitidos, que generan, a quienes están a cargo de velar por la seguridad común, deberes objetivos de cuidado a los efectos de evitar la afectación de bienes jurídicos por los cuales son garantes, pretendiendo que no eleven mediante sus conductas dichos riesgos.

Efectuada esta aclaración, afirmamos que toda conducta culposa requiere del autor haber infringido el cuidado que le era exigido en la situación en la que se encontraba y el resultado, indefectiblemente, deberá ser objetivamente imputable a esa acción.

Se trata de corroborar en el supuesto particular la creación de un riesgo no permitido, siendo la infracción de preceptos un indicio en tal sentido, no suficiente, pero, al fin, un relevante punto de partida para la adecuación de la conducta al tipo, restando comprobar aún si el comportamiento antirreglamentario fue peligroso en el caso concreto y si el resultado le puede ser imputable al sujeto activo.

Es decir, lo que se pretende verificar es si el autor ha obrado más allá del riesgo permitido, generando una efectiva puesta en peligro del bien o peligro concreto para éste y, de ese modo, ha causado normativamente el resultado de peligro requerido en la plataforma legal.

Como ya lo explicamos anteriormente, la diferencia entre los delitos dolosos y los culposos se precipita de la siguiente manera, mientras que en los primeros, el autor dirige su conducta a la realización del resultado previsto en el tipo, en los casos de imprudencia, existe una actuación dirigida hacia un objetivo que no es típico ni disvalioso en sí mismo, consistiendo, únicamente, en la

violación de los deberes de cuidado y de la previsibilidad objetiva, motivo por el cual el resultado de esa conducta desaprobada se desprende como una segunda exigencia del injusto.

En este orden de ideas, la figura típica del estrago culposo requiere un conocimiento potencial del peligro, es decir una posibilidad de conocimiento, a diferencia de la norma que prevé el estrago doloso que sí o sí necesita un conocimiento efectivo y actual.

Ahora bien, si el tipo legal del artículo 196 del C.P., procura evitar la comisión culposa de accidentes como el que conforman las presentes actuaciones, evidentemente deberá atender a las regulaciones que rijan este tráfico, para verificar el modo en que pudo haberse violado, en cada caso, el deber objetivo de cuidado y si además ello creó un peligro no permitido que se materializó objetivamente en el resultado.

Por lo tanto, la acción típica de la figura básica, abarca el comportamiento de provocar este tipo de accidentes, por imprudencia o negligencia, por impericia en su arte o profesión, o por inobservancia de los reglamentos u ordenanzas por parte del sujeto activo y que ese actuar se haya materializado en un resultado de peligro efectivo y real para el bien jurídico protegido.

Por ello, en miras de la violación del deber de cuidado, el autor tiene que obrar en forma imprudente, negligente o sin pericia en su arte o profesión, o sin observar los reglamentos u ordenanzas en la realización de la conducta de que se trate y que con ello cause los accidentes anteriormente mencionados.

Finalmente, la relación de determinación (o el nexo causal) debe ser directa entre la violación del deber de cuidado y el resultado, en torno al peligro concreto generado por el riesgo jurídicamente desaprobado.

Por lo tanto, de acuerdo a lo expuesto, sostenemos en esta instancia que los Sres. Valerio Francisco Diehl y Gabriel María Borsani, en sus cargos de Gerente de Operaciones y Jefe de Línea de la empresa LAPA, respectivamente, inobservaron los deberes de cuidado específicos que tenían bajo su esfera de responsabilidad, al promover el ascenso a comandante del Sr. Weigel, circunstancia que indefectiblemente fue determinante para el resultado de peligro que se concretó en el accidente del día 31 de agosto de 1999.

Este hecho que tuvimos por efectivamente probado, elevó el riesgo jurídicamente permitido y, posteriormente, ese mismo peligro desaprobado y abarcado por el ámbito de protección de la norma en cuestión, se vio realizado en la producción del acontecimiento ilícito, provocando la muerte y lesiones a numerosas personas -cf. Punto III. 1) C) y D)-.

Ahora bien, en esta clase de delitos que requieren un resultado de peligro concreto para el bien jurídicamente tutelado, no sólo se debe comprobar la realización de una acción que supere los límites del riesgo permitido, sino que además se necesita, que ésta haya representado una amenaza cierta y real para aquél, toda vez que para la realización del tipo objetivo en los delitos de puesta en peligro resulta condición necesaria, que además de la conducta, se verifique el riesgo efectivo creado por ésta para “la cosa”, para evaluar el juicio sobre la elevación y materialización de aquel.

Por lo tanto, que el autor se represente efectivamente o advierta *ex ante* la situación de peligro, implica un primer análisis sobre el riesgo, por lo que resulta necesario luego, que esa acción (u omisión) objetiva y probablemente riesgosa se configure en un resultado de peligro concreto, real y efectivo para el bien jurídico protegido, que se determinará *ex post*, siendo esa evaluación de determinación, una actividad normativa y valorativa sobre el riesgo, estrictamente reservada al juzgador.

Es decir, no hay que examinar única y aisladamente la previsibilidad del autor (teorías subjetivas del peligro) o la probabilidad o posibilidad de lesión del bien jurídico (teorías objetivas del peligro), sino que el análisis requiere comprobar y enlazar valorativamente que el comportamiento realizado previamente y objetivamente peligroso ha escapado del ámbito de evitación del autor y que ese peligro en definitiva generado, sea posteriormente efectivo y real para la producción del resultado (teorías normativas del resultado de peligro).

En este supuesto particular, al no observar los Sres. Diehl y Borsani con la diligencia debida que el piloto Weigel poseía a lo largo de su carrera profesional características negativas de vuelo, evidenciadas de manera crónica, que se efectivizaron antes y durante la emergencia sufrida por el vuelo 3142, que se advertían de su legajo técnico y por las cuales nunca debió haber sido

ascendido a comandante del avión Boeing 737-200, generaron un peligro concreto que se vio realizado el día del accidente (previsibilidad objetiva del riesgo).

Por lo tanto, ese peligro considerado *ex ante*, que tuvo lugar al momento del ascenso, posteriormente se vio configurado *ex post* en el accidente producido el día 31 de agosto de 1999

Esto es así, ya que si una acción, que eleva el riesgo permitido, no produce el resultado de peligro que la ley exige, no alcanza para configurar el tipo del estrago culposo, ya que en estos casos el riesgo a tener en cuenta no está previsto *ratio legis* como en los delitos de peligro abstracto.

Así las cosas, entendemos que estamos frente a un ilícito de omisión impropia o de comisión por omisión en su modalidad culposa configurado por la inobservancia de los deberes de cuidado a cargo de los Sres. Borsani y Diehl que llevaron al ascenso a comandante de Weigel y que fueron determinantes para el resultado.

Ahora bien, es sabido que en los delitos de comisión por omisión, el resultado le es imputable al autor cuando éste tiene la obligación de impedir o de evitar la lesión al bien jurídico (nexo de evitación), es decir, se encuentra en posición de garante frente al sistema normativo.

Como ya se viene señalando anteriormente, en los desarrollos dogmáticos originales se propuso como fundamento de la posición de garante la teoría de las fuentes formales; a saber: la ley, el contrato y la injerencia o conducta precedente.

En la actualidad, se tiende a abandonar estas fuentes formales, buscando perfilar criterios materiales y funcionales, por lo tanto, la posición de garante se funda en la protección de un bien jurídico contra todos los ataques que pudiera sufrir cualquiera sea el origen de los mismos (función de protección de un bien jurídico) y/o en la vigilancia de una determinada fuente de peligro en relación a cualquier bien jurídico que pueda ser amenazado por ella (función de vigilancia de una fuente de peligro).

Por ello, un análisis cabal de la posición de garantía en estos supuestos, exigirá abarcar como se integra a las pautas de la autoría y participación.

Por lo tanto, siguiendo los postulados de la teoría material-objetiva o del dominio del hecho, es autor a quien pueda imputársele las riendas del suceso, en virtud que protagoniza la conducción final de éste.

Así las cosas, en los delitos de omisión impropia, se hablará de autoría, en referencia a las obligaciones del garante, no sólo desde la perspectiva de la infracción de deberes (Roxin), sino también, en vinculación al dominio funcional sobre el fundamento del resultado lesivo (Schünemann).

En esta inteligencia y a los efectos de exponer un esquema sistemático que amalgame los criterios de la posición de garantía con las reglas de la autoría, entendemos que la infracción de deberes responde a la órbita de la función de protección del garante sobre los bienes que se encuentran a su cargo y que el dominio sobre el hecho típico se corresponde a la posibilidad de evitarlo dentro de su función de control o vigilancia de las fuentes de peligro que son de su competencia o de la de sus subordinados.

En consecuencia, la configuración de un estrago culposo bajo esta modalidad, requiere, en primer lugar, que el autor al no observar las reglas que rigen su esfera de responsabilidad, provoque, negligentemente, una violación de los deberes de cuidado que se encuentran a su cargo, generando un resultado de peligro sobre los bienes jurídicos por los cuales es garante.

En segundo lugar, se pretende, necesariamente, el dominio funcional del agente sobre el riesgo típico del hecho, a los efectos de corroborar en base a su posición específica de garantía si lo pudo haber evitado o no.

Ahora bien y de acuerdo a lo afirmado en el punto V. 3) A), sostenemos aquí que el plexo probatorio reunido en el debate, nos permite inferir que los imputados Diehl y Borsani, en la esfera de su actuación específica, violaron los deberes de cuidado a su cargo, incidiendo en forma directa y determinante en el accidente.

Esto es así, en virtud que dentro del dominio funcional e informativo que les compete y en miras de las obligaciones de protección y control sobre los bienes jurídicos por los cuales responden en su calidad de Gerente de Operaciones y Jefe de Línea, se encuentra abarcada la facultad de designar al comandante Weigel o a cualquier otro comandante, tarea ésta que se hallaba delegada materialmente en ambos.

A su vez, dicha posibilidad fáctica corrobora que estaba a su alcance la evitación del fundamento lesivo -ascenso de Weigel- que influyó causalmente en el hecho que aquí analizamos.

En este orden de ideas, sólo se permite fundar la responsabilidad de un agente en aquellos casos en que existe una relación de dominio sobre la causa del resultado.

Si en una persona de existencia ideal el dominio funcional se da escalonado, en virtud de una delegación material de tareas, cada obligado del área respectiva responde según el alcance que mantenga sobre ésta, lo cual implica un ámbito acotado de influencia para el responsable específico de la esfera de actuación en el que se encuentra el objeto peligroso.

Por ello y en relación a este accidente, advertimos por parte de Borsani y Diehl inobservancias de las obligaciones de cuidado que se encontraban dentro de su esfera de garantía, las cuales determinaron el ascenso a comandante de Weigel y, por lo tanto, elevaron el riesgo jurídicamente considerado que se vio concretado en el resultado de peligro.

En consecuencia, estas conductas lesivas que generaron un riesgo concreto y determinante para la producción del acontecimiento, resultan típicamente relevantes para nuestra materia y por ellas deben responder como autores.

Finalmente, dicho riesgo que se tiene debidamente probado fue determinante para las muertes y lesiones provocadas (cfr. punto III. 1) C) y D), motivo por el cual, la escala penal prevista por el tipo se ve agravada por dicha circunstancia.

Ahora bien, tal como se destacara en considerando III) 1) b), los obstáculos aledaños al aeroparque que incidieron en el resultado de este accidente, no tienen la entidad suficiente para descartar el agravante mencionado *ut supra*, sin perjuicio de que serán valorados en el punto siguiente de graduación de la pena.

Aunado a lo expuesto, ahora analizaremos sintéticamente, en base a los postulados de la teoría de la imputación objetiva, si opera el principio de confianza, el ámbito de protección de la norma y el comportamiento alternativo conforme a derecho, en lo relativo a la situación de Borsani y Diehl, filtros

hermenéuticos que nos permitirá efectuar una estimación jurídica y condicionante de la causalidad natural que tuvimos fehacientemente acreditada.

Desde el punto de vista del principio de confianza, no hay imputación objetiva cuanto la acción del autor se enmarca en una confianza permitida sobre que los demás actuarán de modo correcto; ello, siempre que no surja de la división del trabajo la obligación de controlar o vigilar la acción de sus dependientes.

En este caso en particular, la situación de Borsani y Diehl no se encuentra abarcada por este criterio normativo en virtud que tal como fuera mencionado en el punto que antecede, la decisión final del ascenso de Gustavo Weigel a comandante fue producto de una decisión valorativa conjunta de ambos imputados, exclusiva de ellos y dentro de la esfera de sus atribuciones, quienes verificaron y tomaron acabado conocimiento de los antecedentes del aspirante. Recuérdese, además, que la acción de los instructores –tal como lo consideramos en el punto anterior- formaba parte de una etapa previa, necesaria, pero no definitiva para la designación en cuestión.

El comportamiento alternativo conforme a derecho, implica que no hay imputación objetiva cuando, supuesto hipotéticamente un comportamiento correcto, el resultado se hubiera producido igual. Por lo tanto, si al actuar correctamente el resultado se produce igual quiere decir que el riesgo de la acción no ha empeorado la situación de hecho.

En este caso particular, los Sres. Borsani y Diehl no pueden ampararse bajo las prescripciones de este principio, en virtud que, si hubiesen realizado las diligencias debidas al analizar en forma global la historia profesional que se desprende del legajo técnico de Weigel, nunca lo hubieran ascendido a comandante y, por ende, el accidente del 31 de agosto de 1999, no se hubiera producido.

Respecto al ámbito de protección de la norma, principio normativo por excelencia desprovisto de toda influencia causal, en ocasiones el resultado no es imputable a la conducta, debido a que su concreción no se encuentra abarcado por la protección de la misma.

En este supuesto los Sres. Borsani y Diehl tampoco pueden verse amparados en este criterio en virtud que la inobservancia de los deberes de cuidado recayó sobre el ascenso a comandante del Weigel y dicho riesgo se encuentra abarcado por la norma del estrago culposo en virtud que recae sobre el personal que se encontraba al mando de una aeronave y además se vio materializado en el resultado.

Asimismo, no analizaremos los aspectos del tipo subjetivo de la figura legal aplicada en esta oportunidad para subsumir el comportamiento disvalioso de los Sres. Borsani y Diehl, por las razones conceptuales que a continuación se destacan.

En este sentido, entendemos que si bien es cierto que la estructura de los tipos dolosos requiere la comprobación no sólo de los elementos del tipo objetivo sino que también se requiere la corroboración de que el sujeto activo haya obrado con dolo –aspecto subjetivo de esos tipos penales-, toda vez que debe haber una correspondencia entre lo ocurrido y lo que el autor sabía y tenía la intención que sucediera; en los ilícitos imprudentes ello no es así, ya que el agente ignora negligentemente que realiza el tipo penal.

Por lo tanto, el fundamento de la persecución penal de estos delitos esta dada por el desprecio que el autor demuestra respecto de los bienes jurídicos ajenos, en virtud que no se representa la lesión que causa o porque supone equivocadamente que su conducta no provocará daño alguno.

En esta inteligencia, coincidimos con el Sr. Fiscal General, en que la doctrina mayoritaria, sobre todo la alemana y la española, opina que el problema de la adecuación legal se presenta diferente frente a las estructuras de los delitos culposos, ya que aquí la finalidad y el comportamiento del autor no coinciden desde un principio en lo fundamental: el agente no quiere el resultado.

Es esto es así, ya que en el ámbito de la imprudencia, el ánimo del sujeto activo no se dirige hacia la concreción de la principal consecuencia del acontecimiento jurídico penalmente relevante; y la relevancia jurídica de su voluntad no surge de lo querido, sino de una comparación con respecto a lo debido (deber de cuidado).

Por ello, esta doctrina afirma que resulta inherente a este ámbito la discrepancia entre lo querido y lo hecho por el autor; y es por ello que la distinción entre el tipo objetivo y subjetivo no tiene relevancia.

Concluimos, por las razones señaladas, que los imputados Borsani y Diehl generaron un peligro que resultó penalmente relevante en este hecho y, por ende, deben formar parte del juicio de reproche a su respecto.-

Por las circunstancias expuestas es que entendemos corresponde subsumir legalmente la conducta de los nombrados en la figura de estrago culposo agravado previsto en el art. 196 del C.P.

Finalmente, no concurre en la especie ninguna circunstancia que indique la existencia de alguna causa de justificación sobre la conducta desplegada por los acusados, como así tampoco, ningún eximente de la culpabilidad, razón por la cual corresponde concluir que deben ser reprochados penalmente por la acción que han realizado.

C) Individualización de la pena.

A los efectos de meritar la pena de tres años de prisión, cuyo cumplimiento ha de dejarse en suspenso, que se les aplicará a **Valerio Francisco Diehl y a Gabriel María Borsani**, en los términos de los artículos 40 y 41 del Código Penal, se tendrá en cuenta lo siguiente.

En primer orden, advertimos que la sanción impuesta, de tres años de prisión en suspenso, la cual se encuentra dentro de las escalas legales previstas para el tipo penal aplicable (uno a cuatro años de prisión, conf. Art. 196 CP vigente a la fecha de los hechos), satisface la esencia de la prevención general positiva -en miras a retribuir el contenido de ilicitud del injusto penal-.

En este sentido, **el artículo 41 inciso a) del Código Penal** establece que para la determinación de la pena se deben tomar en cuenta las circunstancias del hecho, es decir, los elementos objetivos por los cuales éste le es atribuido al autor, como ser, la naturaleza de la acción y de los medios empleados para ejecutarla y la extensión del daño y peligros causados.

Por lo tanto, el ilícito culpable, no sólo constituye el presupuesto de la punibilidad de la conducta, sino también la base para la graduación de su

gravedad (ZIFFER, Patricia, comentarios a los arts. 40 y 41 en BAIGUN, David/ ZAFFARONI, Eugenio (Directores), Código Penal y normas complementarias. Análisis doctrinario y jurisprudencial, 2ª ed. Hammurabi, Buenos Aires, 2007, p.80).

Esto es así, en virtud que la gravedad del delito y el juicio sobre la culpabilidad del autor, es decir, su grado de intensidad, se mide al momento de mensuración de la pena, analizando la forma y las circunstancias concretas en que una persona ha completado el supuesto de hecho previsto por la ley penal, como así también, la manera específica en que éste se le ha atribuido.

Por ello, la calidad, modalidad y consecuencias del accionar desplegado por los nombrados, teniendo en cuenta el acontecimiento que aquí se les reprocha, resultan de suma relevancia para ser tenidos en cuenta como agravantes al momento de graduar la pena.

En esta inteligencia, entendemos que la naturaleza negligente del comportamiento penalmente relevante por parte de los imputados Dielh y Borsani, como así también, las inobservancias de los respectivos deberes de cuidado, resultaron ser medios causales determinantes para la producción del accidente.

Se encontraba dentro de sus roles de garantía específica en sus puestos de Jefe de Línea y Gerente de Operaciones dentro de la empresa, no sólo la protección de los bienes jurídicos implicados, sino también, el control de ciertas acciones sobre las cuales debían decidir.

A su vez, ambas personas se encontraban altamente capacitadas para cumplir con las funciones que se les asignaron, las cuales no fueron materializadas diligentemente.

Asimismo, la extensión del daño provocado y el peligro generado por el estrago, se han visto ampliados por el número de personas que perdieron su vida o que sufrieron lesiones a causa del evento analizado en este juicio, circunstancia que constituye de por sí un extremo de la subsunción típica de la norma que aumenta el reproche penal y que no puede ser doblemente valorada al momento de fijar la pena en el hecho concreto.-

Finalmente, **como atenuante específico**, en este caso concreto, tenemos en consideración las circunstancias fácticas que llevaron a la

producción de las muertes y de las lesiones sufridas por los sujetos que se encontraban dentro del avión.

Estas han sido tratadas en los acápites “obstáculos” y, posteriormente, se evaluarán en el apartado “testimonios”, en estricta referencia a la casilla de gas antirreglamentaria.

En concordancia con lo señalado y, al sólo efecto de ser valorado en este momento, a continuación se transcriben las partes pertinentes de los dos puntos citados: *“Por lo tanto, la instalación antirreglamentaria de la casilla de gas, por violación específica a la norma que obligaba a la colocación de una válvula controladora de presión -que no había sido instalada- entendemos actúa como una concausa en el resultado disvalioso del agravante del tipo penal previsto en el art. 196 del C.P., situación que será meritada específicamente al momento de tratar la graduación de la pena, pero que no excluye de ningún modo la tipicidad de la norma citada en la imputación que realizaremos más adelante”... “De los obstáculos peligrosos, uno solo de ellos era antirreglamentario, justamente la casilla de gas y por ese motivo incidió, concretamente como concausa, en el monto de la pena.-*

El testigo Ernesto Maffe, representante de Metro Gas, presentó en la instrucción el reglamento que contiene las disposiciones atinentes a la instalación de estas plantas distribuidoras de gas. Esta situación fue tratada además en el debate. La cláusula 2.2.1.14 de “Las disposiciones, normas y recomendaciones para uso de gas natural en instalaciones industriales”, emitida por la empresa de gas en el año 1989, dice que en todos los casos se instalará un dispositivo de seguridad integrado por una válvula de bloqueo por sobre presión. Tanto este testigo como el representante de Enargas, el ingeniero Karson, reconocieron que al momento del hecho la válvula que establecía la reglamentación no estaba colocada, lo que recién se hizo cuando se volvió a reconstruir la casilla. Esta infracción reglamentaria, que tiene directa relación con el resultado del agravante del siniestro, corresponde que también forme parte de los testimonios a remitirse al Sr. Juez de instrucción, a los mismos fines señalados respecto de las anteriores situaciones”.-

Así las cosas, entendemos que la casilla de gas antirreglamentaria, actuó como un factor extraño y externo al suceso, que tuvo una intervención determinante sobre el curso causal del accidente del día 31 de agosto de 1999, contribuyendo a que muchas personas perdieran su vida y a que otras resultaran gravemente lesionadas, como factor contribuyente a la propalación del fuego.-

En conclusión, consideramos que esta concausa preexistente, concomitante y sobreviniente, se evidenció en forma independiente a la conducta típica que aquí tratamos, motivo por el cual debe ser valorada como un paliativo del reproche penal por el estrago causado por los nombrados, más allá, que en este supuesto, ya se encuentra por sí sólo incrementado por el resultado de muerte y lesiones.

En segundo lugar, sostenemos que la pena fijada también se ajusta a los requisitos constitucionales previstos por la prevención especial positiva.

En este sentido, **el artículo 41, inciso b)**, establece un sistema de atribución subjetiva de responsabilidad penal que no reposa en la peligrosidad del agente estimada en forma genérica, sino que sólo corresponde evaluarla particularmente en el marco legal previsto por el hecho culpable.

Por lo tanto, la peligrosidad así vista, ya no constituye un fundamento de medición de la pena, sino simplemente un correctivo aplicable a los efectos de examinar las necesidades de resocialización de las personas implicadas.

En esta inteligencia, se han valorado las conclusiones que surgen de sus informes ambientales (fs. 1/5 y 4/8 de los respectivos legajos de personalidad), su personalidad y nivel de instrucción (ambos con estudios terciarios), su carencia de antecedentes penales y la impresión que de los mismos se obtuvo en ocasión del debate.

Respecto de este último parámetro, debemos aquí referirnos a la excelente impresión personal que tuvimos de ambos imputados en el debate, al cual concurren a la totalidad de las audiencias que se prolongaron por casi dos años (salvo en unas pocas ocasiones que justificaron). Sus conocimientos y aptitudes profesionales, como pilotos, quedaron fuera toda discusión. Su falla,

motivo de reproche penal, se circunscribió exclusivamente al ascenso del Cte. Weigel, que es un solo caso, y se relaciona específicamente con tareas Gerenciales de decisión. Por ello, debemos dejar especialmente aclarado que no hay cuestionamiento alguno que se desprenda de esta sentencia respecto de su capacidad profesional como aviadores.-

En el caso específico del Comandante Borsani, que se encuentra en actividad, entendemos como un deber moral expresar nuestra más íntima convicción que como piloto es un excelente profesional, por conocimientos y responsabilidad. Esa fue la impresión que nos causó. Es cierto que nuestra evaluación es producto exclusivo de nuestra experiencia en los dos años de audiencias que hemos presenciado, donde hemos escuchado exponer a más de un centenar de pilotos, no somos técnicos pero sí tenemos suficiente experiencia en evaluar testimonios, por ello no queremos dejar de significar que la impresión ha sido excelente.-

Por más críticas que se pretendan realizar a nuestras apreciaciones, por la falta de conocimientos de la profesión, lo que resulta indiscutible es nuestra anterior afirmación, en cuanto a que la falla imputable en esta sentencia a Borsani, la única y en un único caso, ha sido en funciones gerenciales de control, totalmente diferenciadas de su capacidad profesional como comandante.-

Ahora bien, en cuanto a la modalidad de cumplimiento, entendemos que esta debe ser dejada en suspenso por las razones que a continuación se expondrán.

En el antecedente jurisprudencial de la Corte Suprema de Justicia de la Nación resuelto en el caso “Adrián Squilario y otros” con fecha 8 de agosto de 2006 (v. fallos 329-3006), se dejó sentado la necesidad de fundar de modo expreso aquellos casos en los que no se aplique la condicionalidad (cuando proceda formalmente) y por tanto se disponga el encierro efectivo. De los considerando que transcribiremos, surgen además preceptos que son del caso aplicar.-

En este precedente del Máximo Tribunal se estableció lo siguiente “...6°)... *Es que si bien los jueces de la mayoría del fallo de casación*

argumentaron que sólo la aplicación de la condenación condicional debía ser fundada por ser la excepción a la pena de encierro (art. 26 del Código Penal), no es menos cierto que la opción inversa, en casos donde aquella hipótesis podría ser aplicada, también debe serlo, puesto que de otro modo estaría privando a quien la sufre la posibilidad de conocer los pronósticos negativos que impiden otorgarle un trato más favorable.

En tales circunstancias, los condenados se verían impedidos de ejercer una adecuada defensa e n juicio ante la imposibilidad de refutar decisiones basadas en criterios discrecionales de los magistrados que la disponen.

7º) Que, justamente, el instituto de la condenación condicional previsto en el art. 26 del Código Penal tiene por finalidad evitar la imposición de condenas de efectivo cumplimiento en casos de delincuentes primarios u ocasionales imputados de la comisión de conductas ilícitas que permitan la aplicación de penas de hasta tres años de prisión. Tal aserto encuentra explicación en la demostrada imposibilidad de alcanzar en tan breve lapso de prisión el fin de prevención especial positiva que informa el art. 18 de la Constitución Nacional.

8º) Que esta Corte ha sostenido en Fallos: 327:3816, que "...la condenación condicional procura evitar la pena corta de prisión para quien pueda ser un autor ocasional..." y que "...la razón por la cual la condena condicional se limita a la pena corta de prisión es porque el hecho no reviste mayor gravedad, lo que sucede cuando la pena no excede de cierto límite, o cuando no provoca mayor peligro de alarma social, es decir cuando el sujeto no es reincidente..."

9º) Que si bien surge del citado art. 26 de la ley de fondo el mandato expreso de fundamentar la condenación condicional, no por ello el magistrado deberá dejar de lado el mandato implícito que lo obliga -con el fin de asegurar una debida defensa en juicio- a dictar sus fallos en términos de una derivación razonada del derecho vigente conforme las constancias de la causa para resolver sobre una pena a cumplir en prisión..."

Así las cosas, postulamos, a luz del pronunciamiento referido, que la condena condicional se presenta como un derecho del acusado y no ya como una mera facultad de aplicación por parte de los jueces, debiéndose justificar en el caso concreto las circunstancias impeditivas para que no se adopte este régimen.

Por lo tanto, esta forma de ejecución es la correcta, ya que deviene improcedente fijar penas privativas de la libertad de cumplimiento efectivo cuando éstas son de corta duración como en este supuesto (art. 26 del Código Penal) y los extremos objetivos verificados no justifican dicha imposición.

En esta inteligencia, valoramos en forma sustancial el tiempo transcurrido desde la comisión del hecho –más de diez años- y la acreditada reinserción social de los imputados a los que nos referimos.

En ambos casos tienen núcleos familiares constituidos, con mujeres e hijos, asimismo, poseen ingresos propios con los que cubren sus necesidades, ya sea por actividad en relación de dependencia -Borsani- o como jubilado, -Diehl.-

Por ello, la modalidad de la pena de efectivo cumplimiento, implicaría a esta altura y bajo estas circunstancias, justamente el efecto contrario a los fines que modernamente pretende asignársele, que es la resocialización.

No es difícil predecir la pérdida de los ingresos por parte de los que trabajan y el consiguiente quiebre de la estabilidad familiar consolidada. La detención en el actual sistema carcelario, en estas condiciones, no haría más que provocar en este caso el efecto contrario al buscado por la pena.-

Durante estos diez años ninguno de los imputados -ahora condenados- ha tenido antecedentes y los informes agregados al legajo no hacen más que confirmar la reinserción social de todos ellos.-

El art. 5 inc. 6 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos expresamente considera que las penas tendrán como “finalidad esencial la reforma y la readaptación social de los condenados”.

En el mismo sentido, el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, en su art. 10, punto 3, expresa que “el régimen penitenciario consistirá

en un tratamiento cuya finalidad esencial será la reforma y la readaptación social de los penados”.-

Como reflejo de estos ordenamientos, nuestra ley 24.660, en su artículo primero, considera que la pena privativa de la libertad tiene como finalidad lograr que el condenado adquiera capacidad de comprender y respetar la ley, procurando su adecuada resinserción social.-

Coincidimos en este caso con las consideraciones efectuadas en autos “Ammed José s/secuestro extorsivo”, Registro 864 de la Sala I de la Excma. Cámara Nacional de Apelaciones en lo Criminal y Correccional Federal de esta ciudad, que señaló “Si desde la comisión de las conductas reprochadas hasta su sometimiento a este proceso los acusados no fueron siquiera imputados de otros delitos y el hecho en autos acaeció hace nada menos que once años, el castigo a sufrir no puede justipreciarse con la misma dureza que en los casos donde la dilación ha sido razonablemente breve”. El Dr. Costa en este fallo, en el voto preopinante, señaló además que “tal circunstancia debe incidir drásticamente en la reacción punitiva, atento a que los fines retributivos y preventivos que debe cumplir la sanción se ven claramente desdibujados cuando esta llega con tanto atraso”. En el mismo sentido, CCCF, Sala I, en autos “Serebrinski Soli y otro” resueltos el 29-4-86 .-

Asimismo, en atención al principio de proporcionalidad que debe regir toda decisión judicial, se ha de considerar que más allá de la índole del bien jurídico protegido y del delito de que se trata, lo cierto es que las circunstancias del hecho no fundamentan la imposición de una pena a cumplir, con los inevitables efectos de aislamiento y estigmatización que afectarían de manera significativa las condiciones vitales de personas que, como los aquí imputados, han causado una impresión favorable en estos estrados durante las audiencias celebradas, carecen de antecedentes penales y se encuentran, en una situación de inserción laboral, familiar y social (ver informes ambientales obrantes en los respectivos Legajos de Personalidad).

Por ello y a nuestro criterio, los fines de prevención general y especial quedan satisfechos con la imposición de una condena en suspenso, compatible con las pautas señaladas.

Atento la decisión adoptada, han de aplicárseles las reglas de conducta a que hace referencia el inciso 1º del artículo 27 bis del Código Penal, disponiéndose que deberá fijar residencia y someterse al cuidado de un patronato por el término de dos años, cuya supervisión quedará a cargo de estos estrados.

VI. SANCION PROCESAL Y RECURSOS

a) Sanción:

Luego de la audiencia celebrada el día 22 de diciembre de 2008, el perito oficial Juan López Camelo, tras haber sido interrogado durante horas a tenor de las generales de la ley, fue recusado por varias de las defensas, solicitándose – además- que se lo impute por falso testimonio y que la pericia efectuada por el experto, en la Instrucción, sea declarada nula. Todo ello antes que el Tribunal pudiera siquiera comenzar a recibirle declaración.-

Esta incidencia venía precedida por actitudes de las representaciones de los imputados –reiteradas en el debate y en el período previo- que obstaculizaban el normal desarrollo del proceso, aunque siempre dentro del límite del ejercicio del derecho de defensa.-

Lo acontecido el día de referencia, entendimos que superó ese límite razonable, constituyendo lo que señalamos en ese momento como una actitud de carácter temerario o malicioso, que fue declarada y descripta en la resolución del Tribunal dictada como consecuencia de los planteos efectuados.-

A fin de completar el requisito de autosuficiencia de la sentencia, transcribimos a continuación la resolución que fuera leída en el debate: ***“AUTOS Y VISTOS:*** *Para resolver acerca de las recusaciones al perito Juan López Camelo, incoadas en el día de ayer por los Dres Jorge Sandro, José Estevez Cambra y Mariano Fragueiro Frías; la nulidad de la pericia efectuada por el nombrado, articulada por el último de los letrados consignados y la solicitud de falso testimonio -siempre del mismo perito- efectuada por el Dr. Babington; Y CONSIDERANDO:* *La primera de las recusaciones fue presentada por el Dr. José M. Estévez Cambra, argumentando que el perito López Camelo estaría incurso en las causales del art. 55 del CPPN, incisos 4º - al reconocer interés directo e indirecto en el resultado del proceso- y 10º - al*

*haber brindado opinión fuera del ámbito del Tribunal durante la vigencia de este proceso invocando su calidad de perito. En la petición efectuada, hizo reserva de recurrir en casación y del caso federal, ofreció prueba y dejó planteada la inconstitucionalidad del art. 256 del CPPN por vedar una instancia de revisión que agravaría la garantía del debido proceso y de defensa en juicio. La segunda presentación, similar a la mencionada en párrafos anteriores, fue efectuada por el Dr. Jorge Sandro, pretendiendo excluir al perito López Camelo por existir cuestiones que atañen a su imparcialidad, o cuanto menos una verosimilitud razonable en respecto a ello, fundada en indicios. En dicha petición solicitó que el perito no sea oído en el debate y, aunado a ello, requirió la exclusión probatoria de sus dictámenes escritos, fundando su pedido en los incisos 4º, 10º y 11º del art. 55 CPPN. Por último ofreció prueba y efectuó reserva de casación y de recurso extraordinario federal. En la audiencia celebrada ese mismo día, y luego de proceder a la lectura de los planteos mencionados anteriormente, el Dr. Fragueiro Frías adhirió a los mismos en todos sus términos, agregando argumentos particulares y solicitó, subsidiariamente, se declare la nulidad de la declaración testimonial prestada en sede instructoria y en el debate por el perito López Camelo y de la pericia por él confeccionada, petición a la que adhirió el Dr. Estévez Cambra. Asimismo, el Dr. Babington solicitó se extraigan testimonios de la declaración del perito López Camelo, por cuanto entendió que se había cometido en el juicio el delito de falso testimonio previsto en el art. 275 del C.P., petición a la cual manifestó adherir y ampliar fundamentos el Dr. Fragueiro Frías. Previo a entrar en el análisis de las cuestiones aquí planteadas, corresponde que el Tribunal señale liminarmente que advierte que carecen de entidad mínima suficiente para fundar los planteos aquí realizados y que las mismas exceden el ejercicio razonable del derecho de defensa, razón por la cual merecerán una consideración y evaluación final expresa.- **De la Recusación: a) Oportunidad:** En lo que a este punto se refiere, debemos señalar una cuestión que hace al momento en que deben plantearse las recusaciones, sean objeto de ellas los jueces, otros funcionarios o los peritos.-A medida que se vislumbraban los futuros planteos en el decurso de las sucesivas audiencias de debate, surgió el interrogante respecto al momento hasta la cual es procedente interponer esta impugnación. Parece lógico que este instituto tienda a evitar el pronunciamiento*

*de alguien afectado por alguna inhabilidad, es decir actuar a futuro o prevenir un acto. Tal es el caso de impedir que un juez, que tiene interés en el conflicto, se pronuncie o siga interviniendo. En igual sentido respecto de un Fiscal o un perito. Pero una vez ocurrido el acto, no es la recusación el medio idóneo para remediarlo, sino otros mecanismos o recursos previstos en el proceso. Es cierto que la situación no encuentra previsión expresa en el ordenamiento procesal, ni ha recibido trato sustancial por parte de la doctrina, razón por la cual entendemos no corresponda sea asumida como una cuestión dirimente de estos planteos.- Al referirse a la recusación del perito, Cafferata Nores, en “La prueba en el Proceso Penal” 3º edición, página 62, concretamente señala que el incidente debe ser planteado “antes del dictamen” y cita a Nuñez en su obra “Código Procesal Penal de la Provincia de Córdoba”, segunda edición, pág. 233, donde el autor sostiene que el incidente de recusación o excusación del perito puede plantearse desde la designación del perito y mientras éste no haya presentado su dictamen en la causa. Posteriormente, el descubrimiento de causales preexistentes podrá constituir antecedentes para valorar el dictamen.- No obstante esta cuestión temporal que hemos dejado sintéticamente esbozada, entendemos que corresponde tratar las cuestiones planteadas por las partes ya que, sin perjuicio de su rechazo, podrán ser tenidas en cuenta –si correspondiera- en la evaluación del dictamen pericial que en su momento se haga.- **b) Planteos de las defensas:** El día 22 de diciembre del corriente año fue convocado el perito López Camelo a prestar declaración en el debate que se está llevando a cabo en esta causa, siendo que tanto este Tribunal como las partes han preguntado, por el momento, exclusivamente respecto de las generales de ley, es decir, la relación que podría tener el nombrado con las partes intervinientes en este proceso y aún no ha comenzado su testimonio propiamente dicho. Así, según surge de las constancias de grabación, se lo ha escuchado por más de dos horas en relación a ese tema. Ante el exhaustivo interrogatorio al cual fue sometido el perito en este sentido y las aclaraciones efectuadas respecto a todas las cuestiones de hecho que fundamentan las causales sobrevivientes en las cuales las partes fundan sus recusaciones, resulta sobreabundante el requisito previsto en el segundo párrafo del art. 256 del CPPN.- No se advierte tampoco, diligencia sumaria alguna a realizar en relación a la índole de las*

cuestiones planteadas, ni las partes ofrecieron prueba que no se encuentre incorporada a las actuaciones.- Analizado el fundamento de las recusaciones planteadas, entendemos -en síntesis- que no poseen entidad suficiente ni basamento legal alguno, no encontrándose configuradas las causales expuestas en el art. 55 del Código Procesal Penal de la Nación, por los motivos que a continuación se expondrán. Previo a ello, corresponde remarcar que esta enumeración es taxativa, conforme lo prevé el art. 58 del CPPN y así lo han entendido la doctrina y jurisprudencia, agregando además que la interpretación que de las mismas se haga, deberá ser restrictiva. Única excepción a este principio ha sido la inhibición de oficio, basada en la violencia moral del juez, donde con basamento en cuestiones subjetivas que solo el juez puede valorar, se admite su viabilidad por calificada doctrina y jurisprudencia, pese a no encontrarse prevista en la enumeración legal. No obstante ello, hay fallos aún restrictivos en esta materia (Conf. CSJN Fallos: T 216 pág. 522).- Ahora bien, entrando en el análisis de los argumentos sostenidos en particular por los defensores, y en cuanto a la vinculación que el perito tendría con la Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas (APLA) -puntualmente por el cargo que ostenta de Secretario de Seguridad- y el asesoramiento brindado a dicha entidad para efectuar el análisis agregado a estas actuaciones, es dable remarcar que -previo a su designación-, al momento de ser interrogado exhaustivamente respecto a las generales de la ley, en la declaración testimonial prestada el 11 de septiembre de 2001, el perito ya se había explayado con relación a esta circunstancia mencionado puntualmente que su asesoramiento fue exclusivamente dogmático en cuestiones relacionadas con el CRM. En ese sentido, cabe recordar que esa causal era conocida por las partes desde hace ocho años, encontrándose abarcada por el principio de preclusión en atención a que idéntico fundamento fue introducido por la defensa de los imputados en la etapa de instrucción, recusación resuelta el 17 de octubre de 2001. Sin perjuicio de lo cual entendemos que cualquier aspecto relacionado con APLA no configuraría ninguna de las causales de recusación previstas, ya que dicha asociación no es parte en este proceso -no es juez, fiscal, querellante, actor civil, denunciante, defensor-, no es pariente en ningún grado de afinidad, no es tutor o curador, cónyuge, acreedor, deudor, o fiador de alguno de los interesados, etc. Debemos citar a esta altura,

que el artículo que específicamente rige en esta materia respecto de las causales de recusación es el 56 del CPPN, que ciñe estrictamente el concepto de interesados a los siguientes sujetos: el imputado, el ofendido o damnificado y el civilmente demandado. La Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas, no es interesado en los términos del instituto que tratamos; razón por la cual y con éste solo argumento, corresponde desestimar este punto de los agravios.- Pese a ello, no eludiremos evaluar las cuestiones que se esgrimieran en cuanto a la intervención que el nombrado podría haber tenido en las editoriales publicadas en febrero del corriente año en el sitio de internet de APLA, ello situándonos solamente en las hipótesis de los incisos décimo y undécimo del art. 55 del CPPN.- En este sentido, cabe aclarar que la supuesta autoría que el Dr. Estevez Cambra le imputa al perito no pasa de ser una mera conjetura, basada en elementos equívocos tales como una supuesta misma “pluma” –o estilo de escritura- que cree el letrado advertir de la similitud existente entre algún párrafo de la pericia y del contenido del sitio de la red indicado. Basta señalar que iguales similitudes podrían hallarse en los libros de Reason o en trabajos o escrituras de cualquiera de los seguidores de su teoría sistémica.- No obstante ello y aún si se le pudiera imputar al perito esa supuesta autoría, cabe destacar que la misma habría sido efectuada con posterioridad a la presentación de su pericia, razón por la cual tampoco puede ser considerada una cuestión de prejuzgamiento –y de ello trata el inciso décimo-, por razones obvias que se desprenden de la gramática del término aludido.- En el mismo sentido, debe señalarse que tampoco tendrá ingerencia dicha circunstancia en la declaración que deberá prestar en este debate, en virtud que ella versará exclusivamente sobre el dictamen y consideraciones ya efectuadas.- En cuanto a que López Camelo se presentaría en debates, conferencias o disertaciones que supuestamente versarían contra LAPA –entre ellos los debates ocurridos en los años 2004 y 2005- según citan los agraviados, contrariamente a los deberes de imparcialidad y confidencialidad exigibles a los peritos en tanto auxiliares del tribunal, entendemos que no se encuentra acreditada ninguna intervención personal, o expresión del perito en los mismos, que pueda ser entendida en los términos que pretenden asignarles los impugnantes. Sin perjuicio de ello, puntualmente al momento de ser interrogado en el debate por las defensas, el

perito refirió que no había disertado en las conferencias en relación al accidente, sino que puso a consideración de los alumnos el siniestro acaecido exclusivamente desde el punto de vista académico para analizar la cultura nacional, profesional e individual de la aeronavegación, admitiendo además, haber tenido contacto con el Fiscal Rívolo como con todos los disertantes, circunstancias estas que descartan cualquier asesoramiento extrajudicial como así también el incumplimiento del deber de reserva previsto en el art. 266 del ordenamiento procesal. Dichas actividades o participación no constituyen causal de recusación, ni invalidan el examen pericial oportunamente presentado, así como tampoco las explicaciones que podría efectuar el nombrado respecto a los puntos periciales ya tratados. Resultan aquí también de aplicación, las argumentaciones que efectuáramos en el punto anterior respecto de la causal de recusación prevista en inciso 10° del art. 55 del CPPN, en relación al momento en que estos hechos se produjeron.- Respecto que el perito López Camelo participó en el asesoramiento de otros seis accidentes, algunos de ellos fatales y que en ninguno de esos casos pretendía la imposición del criterio sistémico de atribución de responsabilidad, se trata también de otra afirmación tendenciosa y no demostrable, sin incidencia o relevancia en esta materia estricta de recusación.- Es obvio que nos encontramos impedidos de expedirnos por cuanto dichos episodios no conforman el objeto procesal que se ventila en estas actuaciones y ningún conocimiento tenemos acerca de esas circunstancias y ni podemos, ni estamos en condiciones, ni debemos comparar. Es inverosímil que el letrado pretenda que analicemos sus conjeturas y tengamos por acreditada una causal de recusación. Respecto a la reserva “sospechosa” sobre el trato profesional y/o personal estrecho que mantuvo el perito y su familia (aunque cabe aclarar que López Camelo solo citó a su padre) con el piloto del siniestro, cabe nuevamente mencionar que, al igual que en el caso de APLA, Weigel no es parte en estas actuaciones, ni interesado en los términos del art. 56 del CPPN.- No obstante ello y aún en la hipótesis de que Weigel se encontrara sometido a juicio, tampoco existe elemento alguno que acredite un grado de relación importante entre el nombrado piloto y el perito, por el cual se haya podido ver afectada su imparcialidad al momento de efectuar la pericia encomendada, conforme se desprende de las referencias salidas a la luz en la audiencia del día

22 de diciembre pasado.- Por otro lado, en relación a la falta de argumentación señalada por la defensa representada por el Dr. Sandro en cuanto a la discrepancia del perito respecto a las aptitud psicofísica del piloto relacionando ese visto bueno hacia el INMAE con la calidad de docente del perito en ese instituto, sumado a su última habilitación como piloto –calificada como excepcional por la defensa-, resulta ser una hipótesis imposible de acreditar por elemento idóneo alguno, no hallándose basamento fáctico que permita analizar si dichas circunstancias constituyen alguna de las causales de recusación previstas en el art. 55 del Código Procesal Penal. Esa sola sospecha, abonada exclusivamente con los tres elementos referenciados –relación laboral anterior en el INMAE, desincriminación en las conclusiones de su pericia respecto a las responsabilidades en este Instituto y supuesta recompensa posterior a través de una habilitación extraordinaria-, no son elementos que solos y de por sí permitan avalar la sospecha del letrado o avanzar en el análisis de una posible causal de recusación.- Se trata en definitiva de una conjetura carente de sustancia.- Por otro lado, en relación a la postura del Dr. Fragueiro Frías en cuanto a que el perito mencionó que intercedió en la gerencia de operaciones de LAPA por un piloto cuando fue bajado a una función menor por haber permitido que volara alguien no habilitado, tratando de evitar que lo sancionaran, no se desprende de ese hecho conducta alguna por parte del perito que pueda hacerlo incurrir en alguna de las causales de recusación, ya que el piloto Piñeyro no es parte en este proceso ni tampoco interesado en los términos del ya tantas veces citado art. 56 del código adjetivo.- A esta altura entendemos necesario efectuar una breve consideración respecto a la sensibilidad que se advierte desde el principio del debate respecto a la actuación que en los hechos materia de juzgamiento habrían tenido algunos sujetos y su supuesta ingerencia en la sustancia del debate. Concretamente nos referimos tanto a la Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas y al ex piloto de la empresa Lapa, comandante Piñeyro, entre otros, a los que citamos aquí por haber sido especialmente consignados en este caso. Hemos advertido y no nos resulta ajena la constante referencia que de los mismos se hace en cada acto de este proceso; tampoco su consideración con términos tan concluyentes como la calificación de “enemigos” de la empresa LAPA.- Podrán existir intereses diversos en como se resuelvan las presentes

actuaciones, y es lógico que así sea, sin calificar la ética de la inquietud. Podrán los mencionados tenerlos o no, no es del caso aquí evaluarlo. Habrán demostrado o deberán las partes demostrarlo y en cada caso y en su momento será evaluado; pero no resulta admisible que constantemente se acuda, en forma procesalmente inadecuada a estas inferencias y ello provoque planteamientos insustanciales desde la óptica del acto procesal o del instituto que se trate, tal como el caso del presente, según hemos referenciado. Nótese que a excepción del Dr. Babington, el concepto se repite en las impugnaciones de las defensas.- Siguiendo con las cuestiones planteadas por el Dr. Fragueiro, el mismo efectuó una serie de afirmaciones, abarcadas en el camino señalado en los dos párrafos precedentes, que imputan que López Camelo es amigo íntimo del Sr. Velasco y que por mandato judicial debía analizar su informe; que el perito reconoció que el presidente de APLA efectuó el adelanto del gasto de viáticos del perito Helmreich; que en una nota del Diario Página 12 del 25/5 surge que López Camelo participó del debate luego de la exhibición de la película de Piñeyro “Wisky Romeo Zulu” puesto que en la foto de esa nota se encuentra una persona que esta junto al cineasta que sería López Camelo ya que vestiría en forma similar a como estaba vestido el día que se presentó a la audiencia de debate; que Novo estuvo en una conferencia de Río de Janeiro donde participó el Fiscal y como López Camelo luego fue designado perito de la fiscalía, con esa actividad sus declaraciones estarían teñidas de parcialidad. Ahora bien, no obstante los argumentos analizados hasta el momento, con respecto a estas afirmaciones cabe mencionar que el defensor no las fundamentó en causales de recusación. Siguiendo las pautas referenciadas, se trataría otra vez de actos vinculados con el “enemigo”, circunstancias que, como ya hemos dicho, serán debidamente evaluadas en el momento procesal oportuno. No se evidencia -además de tampoco haberlo dicho ni fundado el abogado- que se verifique una causal de recusación en el entendimiento que ya hemos dado al instituto en los párrafos precedentes.- Hasta aquí las cuestiones materia de recusación.- **2) Del planteo de Nulidad:** En forma subsidiaria el Dr. Fragueiro Frías planteó la nulidad de la declaración testimonial prestada por el perito Lopez Camelo a fs. 21870/21876, de la efectuada en el debate –la cual aún no ha comenzado- y del informe pericial. Concretamente con respecto a las declaraciones testimoniales

refirió el defensor que el perito ha omitido y ocultado su condición de instructor de Weigel circunstancia que impidió que el juez pudiera evaluar si le comprendían o no las generales de la ley. En este sentido, el defensor sostuvo que el testigo podía y debía abstenerse de intervenir en estas actuaciones en virtud de lo normado en los arts. 243 y 244 del CPPN, adjudicándole a Weigel la condición de “pupilo” de López Camelo, argumentando que si el nombrado piloto hubiera estado con vida, sin duda sería un imputado en esta causa. Por otra parte fundamentó la nulidad pretendida del peritaje en la incompatibilidad manifiesta del perito emparentada con su falta de neutralidad, circunstancia que provocaría un perjuicio directo al proceso intentando empañar la realidad de los hechos. Finalmente, concluyó que tanto la nulidad, recusación, como el deber de abstención y posibilidad de abstenerse estarían vinculadas entre sí. El Dr. Estévez Cambra adhirió al planteo efectuado. Corrida que fuera la vista al Dr. Friele, representante del Ministerio Público Fiscal, solicitó el rechazo in limine de la nulidad impetrada respecto de las declaraciones testimoniales por no darse los supuestos objetivos previstos en los arts. 243 y 244 del CPPN, como así también respecto a la nulidad de la pericia por no existir argumentos autónomos, siendo todos ellos supuestos de planteos de recusación. Por su parte, el Dr. Stampalija refirió que no le consta a la parte que haya habido ocultamiento de la cuestión al momento de pronunciarse en etapa instructoria. Ahora bien, coincidiendo con los argumentos vertidos por el Sr. Fiscal en el debate y no encontrándose vicios en los actos que intenta atacar la defensa es que consideramos que este planteo deberá ser rechazado. Ello es así, ya que el fundamento del planteo introducido por el Dr. Fragueiro no posee basamento en la normativa citada, dado que el perito no se encontraba incurso en ninguna de las previsiones contempladas en los arts. 243 y 244 del CPPN. En ese sentido, corresponde señalar que Weigel no reviste en estas actuaciones la calidad de imputado y López Camelo no es pariente, tutor, curador ni pupilo de ninguno de los procesados de esta causa, por lo cual no tenía la facultad de abstención prevista en el art. 243 CPPN. El argumento central del Dr. Fragueiro Frías para encuadrar al testigo-perito en una causal de abstención se basa sustancialmente en la insólita adjudicación de la relación tutor-pupilo entre Weigel y López Camelo, basada en la reconocida circunstancia efectuada el día

22 de diciembre, momento en el cual el último de los nombrados manifestó haberle dado instrucción de piloto al fallecido Weigel. De allí colige el letrado que esa circunstancia, lo convierte a Weigel en alumno y por ello en pupilo del perito. Siendo abogado, no es comprensible que desconozca la acepción jurídica del término que incluye el artículo 243 del CPPN, sobre todo a la luz de los otros conceptos que el mismo artículo referencia, tales como tutor y curador, con su significación en el Derecho Civil. No es admisible que se trate de un planteo con entidad y seriedad suficiente, se advierte cuanto menos con insinuación de temerario.- Por otra parte, tampoco surge que en razón de su estado, oficio o profesión el perito López Camelo haya tenido conocimiento de hechos secretos que lo coloquen en el deber de abstención previsto en el art. 244 del CPPN. Por último, no se desprende del planteo formulado por el Dr. Fragueiro Frías fundamento alguno que permita a los suscriptos efectuar un análisis respecto a la nulidad del peritaje cuestionado. No cita siquiera los supuestos vicios que invalidan concretamente el acto, ni las normas jurídicas en las que se basa.- Por todo ello y conforme las previsiones del art. 166 y cc. del CPPN, corresponde rechazar el planteo introducido por el Dr. Fragueiro Frías. **3) Del pedido de falso testimonio.** El Dr. Babington solicitó que se extraigan testimonios de la declaración del perito López Camelo, de las presentaciones oralizadas y de la contestación de la Fiscalía, por cuanto entendió que se había cometido en el juicio el delito de falso testimonio previsto en el art. 275 del C.P. en atención a que el perito ocultó la verdad. El Dr. Fragueiro Frías adhirió al planteo formulado por el Dr. Babington aclarando que la declaración de López Camelo fue anterior a la pericia, teniendo como fin analizar si le comprendían o no las generales de la ley y ahí es donde supuestamente el perito habría ocultado ser instructor y profesor de Weigel. Ahora bien, en primer lugar corresponde aclarar que el planteo efectuado por el Dr. Babington se refiere a las manifestaciones vertidas por el perito en la audiencia de debate del 22 de diciembre, en cuanto fuera preguntado sobre las generales de la ley. Respecto a ello, cabe destacar que el perito en ningún momento ha ocultado su condición de instructor del fallecido piloto Weigel, sino que por el contrario al ser preguntado respecto a cual fue su trato profesional con el nombrado, refirió que fue instructor de vuelo de avión y que estaba a cargo de la parte teórica en el año 1979 cuando Weigel

*se encontraba en el Ejército, recordando que posiblemente le haya dado curso en simulador al nombrado y que lo conocía del aeropuerto de Don Torcuato donde su padre tenía una escuela de vuelo y él era su alumno. Asimismo refirió que era probable que él o su padre hubieran firmado el visto bueno de la presentación de Weigel al Ejército. En consecuencia, no se advierte ni falsedad ni reticencia del testigo respecto a las generales de la ley que le fueron impuestas. Ninguna vinculación ocultó ni omitió respecto a las partes de este proceso. Ni siquiera puede seriamente sostenerse ello respecto de la declaración prestada en la instrucción (tal como pidiera el Dr. Fragueiro Frías), en atención a que el fallecido Weigel, tal como tantas veces hemos sostenido en el presente, no es parte en esta causa y no debía ser incluido dentro de los imputados cuyos nombres se le debían hacer saber al testigo en forma previa a su declaración.- Por lo expuesto y no advirtiéndose elementos que puedan tener relevancia alguna respecto de la tipicidad objetiva requerida por el art. 275 del CP, es que entendemos que no corresponde hacer lugar a lo solicitado por el Dr. Babington, con la adhesión del Dr. Fragueiro Frías; resultando también esta presentación insustancial.- **4) Actitud de las defensas** Finalmente, advirtiendo que las presentaciones de las defensas han provocado una seria dilación en la tramitación de las audiencias que tenía previsto el Tribunal realizar en las últimas jornadas de este mes, que las presentaciones resultan insustanciales y carentes de adecuada racionalidad, entendiendo que las mismas exceden el razonable ejercicio de la defensa en juicio, corresponde que sean calificadas como temerarias en los términos del art. 45 del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación y sujetas a las responsabilidades allí emergentes, lo aquí así se declara. Esta cuestión será oportunamente merituada en la decisión final del proceso.- **5) del planteo de inconstitucionalidad del art. 256 “in fine”.** Respecto al planteo de inconstitucionalidad formulado por el Dr. Estevez Cambra, sin perjuicio de no encontrarse debidamente fundado y desarrollado el mismos, no resulta ésta la etapa procesal oportuna para su tratamiento, ya que dicha norma no amerita aplicación en el presente resolutorio. En virtud de ello, será tenido presente como reserva de planteo de inconstitucionalidad para el caso de que se aplique la norma cuestionada. Por todo ello, de conformidad con lo dispuesto en los arts. 55, 166 y cc del CPPN, 275 del CP y demás normas*

citadas, el Tribunal **RESUELVE: I. RECHAZAR** la recusación planteada por el Dr. Estévez Cambra, con costas. **II. RECHAZAR** la recusación planteada por el Dr. Sandro. Con costas.- **III. RECHAZAR** la recusación planteada por el Dr. Fragueiro Frías, con costas **IV. RECHAZAR** la nulidad formulada por el Dr. Fragueiro Frías a la cual adhirió el Dr. Estévez Cambra, con costas. **V. NO HACER LUGAR** a la extracción de testimonios solicitadas por los Dres. Babington y Fragueiro Frías, con costas. **VI. DECLARAR** que estas incidencias se encuentran reunidos los extremos exigidos por el art. 45 del CPCCN por parte de los letrados intervinientes.- **VI. TENER PRESENTE** para su oportunidad la reserva del planteo de inconstitucionalidad del art. 256 “infine” del C.P.P., efectuada por el Dr. Estevez Cambra. **VII. TENER PRESENTE** las reservas de recurso de casación y caso federal solicitadas por los Dres. Sandro y Estevez Cambra. **VIII. PROSEGUIR** con la declaración del perito Alejandro Juan López Camelo en el día de la fecha.”

En cuanto a los presupuestos de hecho tenidos en cuenta a los efectos de la sanción, debemos necesariamente remitirnos a la resolución transcrita, por tratarse de una cuestión fáctica ya precluida, que fue materia de tratamiento específico del Tribunal. No resulta admisible en esta instancia agregar ni mejorar los fundamentos, dado que ellos además constituyeron la motivación de los recursos planteados por los afectados, que particularmente deben ser materia de tratamiento en el presente.-

En el punto IV de la resolución, se declaró que en la incidencia se encontraban reunidos los extremos exigidos por el art. 45 del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación (CPCCN), por parte de los letrados intervinientes.

La norma, en su parte pertinente, señala que “sin perjuicio de considerar otras circunstancias que estime corresponder, el juez deberá ponderar la deducción de pretensiones, defensas, excepciones o interposición de recursos que resulten inadmisibles, o cuya falta de fundamento no se pueda ignorar de acuerdo con una mínima pauta de razonabilidad o encuentre sustento en hechos ficticios o irreales o que manifiestamente conduzcan a dilatar el proceso”.

La disposición se complementa con los recaudos de los arts. 34 inc. 6 y 163 inc. 8 del CPCCN, que reconocen que debe ser en oportunidad de la sentencia definitiva cuando se trate específicamente la situación descripta en el art. 45 ya citado. Por este motivo, tal como se aclaró en la audiencia posterior a la incidencia, fue que se difirió el importe específico de la multa y el tratamiento de los recursos interpuestos.-

Lejos del presupuesto de las partes afectadas, en cuanto a que podría esta declaración fáctica de temeridad afectar su derecho de defensa en el futuro por el efecto del temor, la intención del Tribunal fue no desconcertar con un pronunciamiento final, inesperado por los ahora afectados, que además pudiera agregar otras incidencias ocurridas en este extenso proceso. Entendimos y seguimos convencidos de que es necesario que en cada instancia donde se advierta la violación a la norma, debe específicamente ser declarada, para evitar así el factor “sorpresa” final y permitir también encausar el proceso con pleno conocimiento de las partes del efecto de sus actos.-

El resultado posterior de la actitud del Tribunal, se encuentra reflejado en lo ocurrido en el año posterior del debate, donde efectivamente la totalidad de las partes ejercieron el mas amplio y libre ejercicio del derecho de defensa, realizando impugnaciones, recursos y oposiciones, sin que se produjera ni verificara otra situación de exceso como la que motivara la declaración de temeridad que aquí tratamos.-

En cuanto al monto de la sanción, el mismo sí debe necesariamente diferirse al momento de la sentencia definitiva, debido a que la norma fija un tope, que evidentemente actúa como parámetro de evaluación final.-

Es por ello que, teniendo en cuenta que fue éste el único caso en que se consideró reunido los extremos del art. 45 del CPCCN –situación que implica un atenuante en cuanto a fijar un monto menor al máximo- ; y fundamentalmente la dilación producida en el juicio por las cuestiones interpuestas que comprenden: el tiempo del interrogatorio del testigo por las generales de la ley -que tuvo evidentemente por objeto generar el fundamento de las articulaciones-, el planteo de las mismas mediante la oralización en el debate y los respectivos trasalados, que demandó también una jornada completa y, finalmente, la postergación en el inicio del testimonio hasta tanto el Tribunal evaluara y resolviera la multitud de

cuestiones introducidas (30-12-08); a lo que se suma la magnitud de la falta de fundamentos de acuerdo con una mínima pauta de razonabilidad, constituyen los patrones que tenemos en cuenta a fin de fijar el importe de la sanción.-

La norma, actualizada por la ley 25.488, prevé una suma máxima de 50.000\$ y que el destino de la misma será a favor de la otra parte.-

En atención a que a la fecha de este pronunciamiento la única parte querellante que se mantiene en estas actuaciones es la Asociación Civil de Víctimas de Accidentes Aéreos, corresponde que resulte ser la beneficiaria del importe de la multa, la que estimamos –conforme a las pautas señaladas en el párrafo precedente- en una suma de 35.000\$, que debe ser soportada por cada uno de los letrados y su patrocinado en forma conjunta. En el caso de estos últimos, entendemos que se justifica la solidaridad, en virtud de su presencia permanente en el debate y el alto nivel de instrucción que detentan.-

b) Recursos:

Contra la resolución del Tribunal se interpusieron recursos y se efectuaron reservas, difiriéndose el tratamiento de los mismos para esta oportunidad.-

En relación con la nulidad arbitrada por los Dres. Alvarez Bogнар y Fragueiro Frías, advertimos que en la misma se vuelcan todas cuestiones que hacen al fondo del pronunciamiento y la aplicación de la norma, que no pueden ser tratadas bajo la impugnación de nulidad, sino que deben ser especialmente ponderadas por el Tribunal Superior al momento de resolver las cuestiones objeto de recurso en el presente. No se advierte que se haya verificado causal alguna de nulidad en el auto impugnado, que están expresamente previstas en nuestro ordenamiento ritual. Las críticas que se efectúan versan todas sobre cuestiones ajenas a los vicios de nulidad.-

La única excepción que advertimos, es en relación a una supuesta falta de motivación del acto (art. 123 CPPN), que en modo alguno se verifica, ya que se podrá disentir con sus fundamentos o la aplicación de la norma, como ya dijéramos –lo cual es materia de recursos y no de impugnación de nulidad-, pero no por falta de motivación ya que en el mismo se encuentran vertidos los argumentos autónomos que dieron sustento a la aplicación de la sanción.-

Por ello entendemos que debe rechazarse la acción de nulidad interpuesta.-

En relación con los recursos de reconsideración y jerárquico en subsidio, interpuestos por los Dres. Esteves Cambra, Fragueiro Frías, Jáuregui –en representación del Dr. Sandro- y Babington, corresponde también su rechazo, en atención a que la sanción interpuesta debe diferenciarse de las sanciones administrativas –fuentes de estos recursos-, ya que ellas tienen como fundamento el catálogo de faltas “disciplinarias”, tal como puede advertirse de las normas citadas, todas las cuales hallan sustento en violaciones al comportamiento debido por parte de los letrados durante los juicios o audiencias. Se refieren solamente a las “formas” de actividad de los abogados que alteran el orden del proceso.-

La naturaleza jurídica de la norma del art. 45 del CPCCN es diferenciada de las anteriores, se refiere exclusivamente al contenido y/o a su efecto dilatorio - no a las formas- que implican un expuesto abuso del derecho de defensa, que se encausa en forma velada, bajo apariencia de actos procesales ordinarios y “ordenados” del proceso.-

Es por ello, que no resultando una sanción disciplinaria, corresponde sin más desestimar estos recursos que tienen esas situaciones como única fuente o sustento fáctico.-

VII. TESTIMONIOS:

Dos unidades conformaran el presente punto, de conformidad con las pautas que surgieron del debate y fueron tratadas en la deliberación.-

En primer lugar advertimos en el presente debate, falencias críticas en el sistema de aeronavegación comercial, que entendimos necesarias puntualizar para ponerlas en conocimiento de los organismos que conforman en la actualidad ese régimen, simplemente a fin de que sean consideradas. En este punto, somos concientes que no podemos pretender tener un nivel de conocimiento técnico tan fatuo como para efectuar exigencias, ni recomendaciones concluyentes. El sentido del presente es solamente cumplir con una necesidad interna de nuestra conciencia, que se basa en nuestras convicciones y el sentido común respecto de cuestiones que advertimos como críticas en el sistema, y cumplir con lo que

entendemos un mandato de señalarlas y ponerlas en conocimiento de esas autoridades correspondientes.-

El segundo segmento de los testimonios que ordenamos extraer, tienen directo correlato con conductas que advertimos en el análisis de la imputación, que pudieron generar responsabilidad relacionada directamente con este hecho, y que quedaron fuera del marco punitivo sustentado en los requerimientos de elevación a juicio. Sin perjuicio de que estas conductas formalmente se encuentran abarcadas -probablemente en su totalidad- por la prescripción de la acción penal, la extracción de testimonios surge como inevitable en virtud de tener que corroborarse, en la sede donde tramitó la instrucción de la causa, la eventual interrupción del plazo de la extinción por la causal de comisión de otro delito.-

Luego de esta breve distinción, pasamos entonces a considerar estas dos categorías:

1) Testimonios relacionados con el sistema de aeronavegación comercial:

Los debates tienen momentos especiales. Uno de esos se produce en muy contadas ocasiones, donde se ha llegado a un clima determinado en el testimonio, que se percibe en forma muy significativa e intensa, donde todos nos encontramos profundamente compenetrados en la sensación de la intensidad de sinceramiento del testigo, que se percibe en sus gestos, la forma en que se manifiesta y el intenso silencio que se crea en el ambiente receptivo. Recordamos lo sucedido en el testimonio de Conrado Lipka y otro fue el caso de un pasaje del testimonio del Cte. Rubino.-

Este último, al ser preguntado específicamente respecto de cuestiones atinentes a la postura sistémica respecto de las imputaciones a la empresa Lapa, respondió con absoluta sinceridad que era todo el sistema aerocomercial de ese momento el que fallaba. “Es un juicio a la cultura aeronáutica del país”.-

Estamos convencidos que realmente era así. Haciendo abstención de la empresa LAPA, que ha sido motivo de extenso tratamiento en las imputaciones, y obviamente sin considerar ninguna de las otras empresas comerciales que lo integraban en ese momento y que no fueron materia de este juicio,

evidentemente el resto del “sistema aerocomercial”, como lo llamo Rubino, presentaba fallas estructurales críticas en materia de seguridad.

Al efecto, deberá tenerse en cuenta la auditoría de la OACI, efectuada en el año 2000, donde se verifican las falencias apuntadas, incluso en el resto de las empresas de aeronavegación comercial que operaban entonces.-

El “resto del sistema”, haciendo abstención de las demás empresas, evidentemente estaba referido a la Fuerza Aérea, en sus funciones específicas de control en aquella época, la mayoría de las cuales se encuentran actualmente bajo la órbita la Administración Nacional de Aviación Civil.

Las referencias que hacemos, se corresponde con el momento de los hechos y somos concientes, por información recibida en las actuaciones, que algunos de los puntos que trataremos se encuentran actualmente corregidos.-

Además de explayarnos respecto de ese pésimo sistema de control que tenía la Fuerza Aérea Argentina, también nos ocuparemos de efectuar consideraciones que atañen a la imposibilidad de controlar el cumplimiento de las estrictas normas de la “cabina estéril” y a la situación de inseguridad del Aeropuerto Jorge Newbery, lugar donde se produjo el trágico siniestro.-

Tres son entonces los subpuntos a tratar en el presente:

a) Controles de la Fuerza Aérea Argentina al 31 de agosto de 1999.-

Realmente resulta difícil adjetivizar el sistema de controles del Estado Nacional, en este caso, sin entrar en consideraciones agudamente descalificantes.-

La base del razonamiento es muy simple. El Estado delega en la actividad privada un ámbito importante de su ingerencia, pero resguarda para sí lo que considera los puntos más importantes o críticos de control. La prudencia y nuestro rol nos impide hacer las generalizaciones que todos pensamos, pero nos referiremos a lo que sí podemos y debemos tratar, el caso específico, en el patrón de controles de la Fuerza Aérea a la fecha del hecho.-

Dos situaciones se advirtieron claramente en esta causa donde las falencias eran evidentes: la falta de idoneidad de los inspectores de la Fuerza Aérea y el desempeño del gabinete psicofísico del Inmae.-

Respecto de la primera instancia de esta casuística, es insuperable para el sentido común que los Inspectores no tuvieran como exigencia la de estar

habilitados en los aviones en los cuales estaban examinando o controlando a los pilotos postulantes a ser justamente habilitados en esa específica aeronave. Para cualquier observador racional es un supuesto no tolerable, pese a que se sostenga que no es una exigencia específica de la OACI, sino solo una recomendación, o que se intente justificarlo con los argumentos de que la “técnica de vuelo”, que los inspectores supuestamente dominaban, resultaba suficiente –tampoco lo sabemos, porque hemos visto casos que no daban esa impresión (Insp. Nishimoto)-. No es un argumento descartable, porque efectivamente ese dominio de vuelo es un parámetro importante, pero no parece suficiente, dado que cada aeronave tiene sus particularidades, que debe el aspirante demostrar dominar. Es aquí donde no se entiende como puede alguien que no está habilitado en el avión examinar a alguien, para justamente habilitarlo en una aeronave que no puede acreditar conocer. Es solo una simplificación burda, pero asemeja a un maestro o profesor que debe aprobar a un alumno en una materia en la que él no ha sido visado.-

No nos extenderemos mayormente en este tema, porque entendemos se encuentra en la actualidad superado, pero si así no fuera, creemos que merece especial atención y de allí la consideración que efectuamos.-

En relación con el gabinete psicofísico del Inmae, la totalidad de los testimonios nos indicaron –y alertaron- sobre la inoperancia de los controles.

El promedio de gente que se atendía diariamente, demostraba muy poco plazo para realizar las pruebas necesarias.-

El control psíquico fue lo que más nos alertó y donde vamos a centrar nuestras consideraciones.-

Dos fuentes de prueba vamos a citar para ilustrar las falencias: los pilotos reconocen que los tests eran siempre los mismos y ya sabían que había que poner y que la entrevista con el psiquiatra, que se realizaba al final, era meramente formal, en la que se le preguntaba como andaba y si tenía algún problema, no duraba mas de diez minutos. Eso era aparentemente todo. No parece serio ni suficiente.-

Por otra parte, de todas las pericias de la materia que se realizaron y los dichos de los especialistas que declararon, psicólogos o psiquiatras, surgieron que los tests no solo no eran adecuados, sino que además estaban mal

administrados. No se tomaban como las técnicas indican que deben ser aplicados. No se profundizaba cuando aparecían signos, que una correcta práctica obligaba a tenerlos en cuenta y realizar otros exámenes o testeos.

No había tampoco un seguimiento, en los posteriores controles, de los signos que se advertían.-

En general estas resultaron ser las falencias que se patentizaron en la causa y que es nuestra obligación considerar.-

Pero advertimos también otra cuestión que, no fue tratada, estamos convencidos tuvo incidencia en el accidente y la puntualizamos al tratar los signos evidenciados en los recurrentes del cte. Weigel, que no fueron advertidos por quienes fueron responsables de su ascenso, pese a que se encontraban patentizados en sus antecedentes. Nos llamó la atención, también por aplicación exclusiva del razonamiento basado en el sentido común, y tiene concordancia con esta materia que estamos tratando.-

Nos referimos a lo que entendemos es una característica que hace a una de las funciones más importante de un comandante: la reacción en los momentos críticos. No hace falta profundizar mucho en esta escueta definición, porque entendemos es sencillamente perceptible lo que queremos significar.

Cuando funciona todo bien, la psiquis no sufre perturbaciones ni se encuentra sometida a prueba. Todo es previsible, Ahora, que pasa cuando se presenta una situación de emergencia donde la integridad o conformación de la personalidad resulta indispensable para no “desbordarse”, para usar un adjetivo vulgar y simple de entender. Es justamente en esa situación crítica cuando el mecanismo emocional debe de estar plenamente adecuado a la situación. Y esto es lo que consideramos un elemento en el control que debe ser específicamente evaluado. Allí evidentemente fallaba Weigel, según surge claramente de sus antecedentes, y tuvo incidencia preponderante en su descontrol en el momento final del hecho, cuando se dio cuenta que efectivamente estaba en una situación de emergencia porque el avión no se elevaba como debía hacerlo. En ese contexto evidentemente perdió su control e hizo lo que no debía hacer, abortar.-

Y creemos que no realizó esta actitud porque desconociera que a esa velocidad no era el procedimiento indicado. Sino porque la situación de

emergencia o crítica, emocionalmente lo descontroló y le hizo perder la templanza o claridad necesaria para actuar como debía.-

Debemos hacer una aclaración fuera de este contexto para evitar cuestionamientos en la imputación que efectuáramos a Borsani y a Diehl. Toda alteración de origen psíquico, queda documentada en los hechos. O sea, aún admitiendo estas falencias de índole psicológico del comandante, las mismas quedaron suficientemente graficadas y patentizadas en los antecedentes del piloto. La advertencia era simple de ver e interpretar, al corroborarse los resultados y estar documentados, sin que se requieran conocimientos especiales de psicología.- Ignoramos si actualmente se realizan estudios específicos para determinar esta característica especial de la estructura de la personalidad de los pilotos, pero entendemos que resulta un estudio indispensable que debe practicarse con sumo rigor.-

b) Control del cumplimiento de las normas de la “cabina estéril”.-

Ingresaremos en un punto final, antes de tratar la situación del Aeroparque Jorge Newbery, que sabemos que será fuertemente criticado, pero que también por una cuestión de conciencia no vamos a obviar considerar. El control de las cabinas y lo que ocurre en ellas en los momentos críticos del despegue y el aterrizaje.-

Lo ocurrido en la cabina del vuelo 3142 del día 31 de agosto de 1999, fue realmente aterrador. Sabemos que hubiera pasado si se pudieran controlar selectivamente las conversaciones en esos momentos?. Era esa la primera vez que Weigel se manejaba de esa manera en la cabina en el momento del despegue? No podría haberse prevenido la tragedia si se permitiese el control de las actividades de los pilotos en la cabina estéril?.-

Sabemos que la impunidad se explaya cuando no existen controles. Weigel decían que tenía más de setecientos despegues, solo en Aeroparque. Que hubiera pasado si en cualquiera de los anteriores se hubiese determinado que su actitud en esas ocasiones distaba de ser la que correspondía a un profesional responsable. No podría haberse evitado este trágico suceso?. Si escuchamos lo que pudimos oír en esa cabina en situación de “desmadre”, tal como la calificó el testigo Piñeyro, resulta lógico suponer que para llegar a ese punto, es más que

probable que Weigel se haya comportado de esa manera o “in crescendo” -tal como crece la impunidad- en las innumerables ocasiones anteriores.-

Diremos, antes que se nos penalice por la reflexión, que conocemos perfectamente que el Anexo XIII de OACI expresamente prohíbe el control de las conversaciones de los pilotos. Pero lamentablemente no lo entendemos, tal vez por falta de conocimientos técnicos suficientes. Advertimos que el fundamento de la prohibición que expresa ese anexo se refiere exclusivamente a resguardar la privacidad de los pilotos.-

Pero ocurre que siempre hemos escuchado en esta causa que la seguridad de vuelo está por encima de todo, pero en este caso se antepone la privacidad. Pero que privacidad? Que sería lo que se resguarda cuando sabemos también por todo lo experimentado en esta causa que no se puede hablar en la cabina de otras cosas que no sean las específicas de la operación –hablamos siempre de cabina estéril- y que no pueden los pilotos hablar de otras cuestiones privadas o personales en esas ocasiones. Entonces lo que resguarda o protege la disposición de la OACI es justamente lo que hizo Weigel ese día, hablar de su vida privada.-

Entendemos que no resulta incompatible con el resguardo de la privacidad, si ello se entendiera como indispensable, un control al azar de lo que ocurre en las cabinas, hecho por personal que desconozca quienes son los tripulantes. Y esto sí sería resguardar la seguridad de vuelo y colocarla por encima del resto de los parámetros, con la conveniente perspectiva de prevención de accidentes, tal como el que ocurrió en este caso, que podría haber encontrado en ese procedimiento un mecanismo de evitación.-

Tal como hemos reconocido, la privacidad de las conversaciones de los pilotos se encuentra expresamente resguardada por la OACI -por prohibición expresa-, y por ello no pretendemos incluirla acá como una consideración especial a los organismos nacionales. Solo queremos cumplir con un deber de conciencia y no dejar de señalarlo como algo que racionalmente no compartimos.-

c) Aeroparque Jorge Newbery.-

Ya nos hemos referido a este tema, y por eso no será motivo de mayor tratamiento.-

Empezamos por la conclusión: Es reglamentario? Si, porque se ajusta a los mínimos requeridos en el Anexo 14 de la OACI. Es seguro?: Evidentemente no.-

En este caso no nos referimos a conclusiones propias, surgió en el debate de los dichos de numerosos testigos, pilotos en su mayoría, y fundamentalmente de peritos de reconocida capacidad, tal como el Comandante López Camelo que en su extensa declaración puntualizó todas las cuestiones que tornan al mencionado aeropuerto como inseguro para las operaciones de vuelo.-

Y debemos tratar este tema, porque lamentablemente también tuvo su incidencia en la tragedia materia de esta causa.

Sin dudas las pésimas condiciones de seguridad del entorno del aeropuerto agravaron el resultado del accidente. Todas fueron descritas por el mencionado perito, exhaustivamente, y a esa declaración nos remitimos. La pesada burocracia e inoperancia de los organismos estatales, únicos responsables que el entorno peligroso sobreviva, son insoportablemente increíbles. El juez de Instrucción de la causa recomendó en su momento innumerables medidas, que diez años después advertimos que no se habían cumplido. La casilla distribuidora de gas persistía y con ella, la totalidad de los obstáculos que tuvieron alguna incidencia en el resultado de este hecho. Hicimos lo que debimos, pero exclusivamente, tal como aclaramos en las resoluciones tomadas en enero de 2009, aquellas que podíamos ordenar de acuerdo a nuestra competencia relacionada solamente con aquello que había guardado alguna relación con el hecho. Respecto del resto de los obstáculos, dimos intervención a un Juzgado de Instrucción para que hiciera lo que correspondía. La casilla de gas fue demolida y el cerco perimetral adaptado, las zancadillas de los burócratas que debimos soportar en esa decisión era insostenible y tuvimos que ordenar nosotros directamente la demolición de la casilla de gas. En relación con el resto de los obstáculos, entendemos que se mantienen, persistiendo de esta manera la condición de aeropuerto reglamentario pero inseguro.

Nada más podemos hacer sobre este tema, que ha quedado definitivamente a expensas del sistema burocrático que padecemos, que deberá soportar las responsabilidades del caso si ocurre otro hecho de estas características, y del Juzgado de Instrucción al cual le dimos intervención.-

La Administración Nacional de Aviación Civil, entendemos debe efectuar un minucioso seguimiento de la tarea de remoción de los obstáculos peligrosos y activar todas las medidas tendientes a la remoción definitiva de los mismos. Así lo consideramos necesario puntualizar. De la misma manera, el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, responsable del entorno, recibirá de nuestra parte una nueva comunicación, para que concluya de una vez por todas con sus obligaciones de eliminar los obstáculos a los que hemos hecho referencia en las resoluciones de enero del año 2009, las que serán acompañadas. Además de ello, en el reconocimiento que hiciera el Tribunal del lugar poco antes de la demolición de la casilla de gas, se advirtió en un lugar muy cercano a ella una construcción relacionada en este caso con la energía eléctrica, que deberá ser también eliminada.-

Como consecuencia de lo expuesto en este punto, remitiremos oficio con copia del presente, de la declaración prestada por el perito López Camelo y del acta labrada en ocasión del reconocimiento en el lugar, a la ANAC y al Sr. Jefe de Gobierno de la ciudad Autónoma de Buenos Aires.-

La Administración Nacional de Aviación Civil, deberá tener también en cuenta las consideraciones de su competencia a las que hiciéramos referencia en los párrafos anteriores, al igual que la Fuerza Aérea Argentina en relación con el INMAE y los controles psicológicos.-

2) Testimonios vinculados con conductas típicas no incluidas en el juicio.-

Como consecuencia directa del tratamiento efectuado en torno a la capacitación de los Inspectores de Fuerza Aérea al momento de la habilitación del piloto Weigel en julio de 1996, circunstancia que guarda relación de causalidad con el hecho ocurrido, corresponde que se determine en primer lugar quien era el responsable de la Dirección de Habilitaciones a ese momento, dado que podría encontrarse involucrado en la previsión del art. 196 del CP. Recordamos en este punto que el Comodoro Peterson asumió esa Dirección con

posterioridad, se actualicen sus antecedentes en atención a que el hecho podría encontrarse prescrito y se actúe en consecuencia.-

También como consecuencia de lo antedicho, deberá hacerse lo propio respecto de quien se encontraba a cargo en esa fecha del Comando de Regiones Aéreas (Dutra fue designado en 1998), a fin de que se determine su responsabilidad en cuanto a su omisión en dotar los medios necesarios para que la Dirección de Habilitaciones pudiera contar con Inspectores idóneos. Igual consideración en esta imputación respecto al tipo penal y a la eventual prescripción de la conducta.-

Ya nos hemos referido al tema de los obstáculos riesgosos y su incidencia en la imputación y en la cuantificación de la pena al momento de tratar la situación procesal de los imputados Borsani y Diehl. De los obstáculos peligrosos, uno solo de ellos era antirreglamentario, justamente la casilla de gas y por ese motivo incidió, concretamente como concausa, en el monto de la pena.-

El testigo Ernesto Maffe, representante de Metro Gas, presentó en la instrucción el reglamento que contiene las disposiciones atinentes a la instalación de estas plantas distribuidoras de gas. Esta situación fue tratada además en el debate. La cláusula 2.2.1.14 de “Las disposiciones, normas y recomendaciones para uso de gas natural en instalaciones industriales”, emitida por la empresa de gas en el año 1989, dice que en todos los casos se instalará un dispositivo de seguridad integrado por una válvula de bloqueo por sobre presión. Tanto este testigo como el representante de Enargas, el ingeniero Karson, reconocieron que al momento del hecho la válvula que establecía la reglamentación no estaba colocada, lo que recién se hizo cuando se volvió a reconstruir la casilla. Esta infracción reglamentaria, que tiene directa relación con el resultado del agravante del siniestro, corresponde que también forme parte de los testimonios a remitirse al Sr. Juez de instrucción, a los mismos fines señalados respecto de las anteriores situaciones.-

La Dra. María Cristina San Martino dijo:

A los puntos **I Cuestiones Previas: Nulidades**, adhiero al voto que me precede; **II Prólogo:** al momento de la firma de los fundamentos de esta sentencia, desconozco su contenido por lo que omito opinión al respecto, en el entendimiento de que forma parte del voto mayoritario y que, dada la circunstancia de tiempo apuntada, me encuentro imposibilitada de cotejar su contenido; **III Acreditación del hecho:** 1) Accidente aéreo ocurrido el 31 de agosto de 1999 (Accidente aéreo, Obstáculos, Víctimas fatales, Sobrevivientes), adhiero las manifestaciones que me preceden. 2) Causas del accidente (Causa inmediata y Factores que contribuyeron a causar el accidente), adhiero a lo allí manifestado con las aclaraciones que mencionaré oportunamente; **IV Hechos debatidos en el juicio:** Mantenimiento de aviones e Ingreso de Etcheverry a la empresa LAPA; y Ascenso a Comandante del piloto Gustavo Weigel, en líneas generales comparto el voto que me precede con las correspondientes indicaciones que habré de formular. En los puntos restantes disiento con dicho voto según mis propias consideraciones.

USO OFICIAL

A) Materialidad del hecho.

Referenciando el accidente aéreo ocurrido el 31 de agosto de 1999 que es motivo de este juicio, hago remisión a la descripción material de los hechos expresados en el punto 1) Accidente aéreo ocurrido el 31 de agosto de 1999 (Accidente aéreo, Obstáculos, Víctimas fatales, Sobrevivientes) a los que me remito.

Así, ha quedado debidamente acreditado el inicio, recorrido y fin del vuelo 3142 LV WRZ, sus protagonistas y sus consecuencias fatales. Someramente recordemos que dicha aeronave de la firma Líneas Aéreas Privadas Argentinas S. A (LAPA), Boeing 737 200C, matrícula LV-WRZ que debía partir desde el Aeroparque Metropolitano Jorge Newbery, con destino al aeropuerto de la ciudad de Córdoba, Ingeniero Ambrosio Taravella, en un vuelo de cabotaje regular, debiendo partir a las 20:36, no despegó, carreteó sin control embistiendo varios obstáculos, saliendo del límite del Aeroparque Metropolitano y, luego de varios impactos en su derrotero terminó en la Asociación Argentina

de Golf. Su Comandante Gustavo Adolfo Weigel, el Copiloto Luis Adolfo Etcheverry y la Comisario Verónica Tantos, junto a los Auxiliares Cristina Verónica Iglesias y María Lía Antolín Solache formaban su tripulación, falleciendo los tres primeros, 60 pasajeros y 2 transeúntes y quedando un resto de 34 sobrevivientes lesionados de diversa gravedad.

De acuerdo a los datos que proporcionan el FDR (Flight Data Recorder o Registrador de datos de vuelo) y el CVR (Copy Voice Recorder o Registrador de Voces de Cabina) el Comandante, Copiloto, la Comisario de abordó y una Auxiliar fueron protagonistas de una serie de conversaciones ajenas al aspecto absolutamente técnico que debe desarrollarse en una cabina en una operación de vuelo, en completa violación al concepto de “cabina estéril”. Carentes de la tecnicidad requerida, las conversaciones aludían a relaciones afectivas entre ellos o de ellos con terceros, a la organización de una comida conjunta, todo lo cual se iba “mechando” con la lista de chequeo anterior al encendido. Vuelven hacer consideraciones respecto al mal día que tenían Copiloto y Comandante, lo cual llevaba a equivocaciones en la lectura y oportunidad técnica de la lista de chequeo que debían efectuar. Recuérdese lo ya antes mencionado en cuanto a que Weigel, antes de ingresar a la cabina, había arrojado al piso el Registro Técnico de Vuelo RTV, demostrando molestia y cerrando él la llave de trasvasamiento de combustible que en ese momento efectuaba un mecánico asistente de la aeronave.

A mayor abundamiento, el comandante manifiesta, al efectuar el “push back” que no sabía si las puertas estaban cerradas ya que siempre olvidaba ese ítems.

Continúa luego la lista de chequeo posterior al encendido. Nuevamente aparecen situaciones ajenas al vuelo, olvidando colocar en posición los flaps por parte del Comandante y Copiloto. Todo transcurre entre conversaciones vanales e interrumpidas listas de chequeo las que, precisamente por esa interrupción, se efectúan incompletas y mal.

A mayor abundamiento transcribiré el diálogo mantenido en la cabina entre Comandante, Copiloto y Comisario de abordó, todo de acuerdo al informe producido por la División Apoyo Tecnológico de la Policía Federal Argentina:

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

USO OFICIAL

00:13- Comisario: Que, ahora anda bien?

00:15- Comandante: Bien, anda bien

00:17- Com: le pasó la crisis?

00:22- Cmte: pasó la crisis, entonces, bueno, eso es lo que hay... si vos estás dispuesta... está todo bien

00:24- Com: pero te mandó que preguntaras eso?

00:28- Cmte: no, no porque el ni sabe quién sos

00:29- Com: no seas malo

00:31-Cmte: bueno yo estoy haciendo... de todos modos. Yo lo hago con discreción

00:35- Com: tuvimos la oportunidad, pero la verdad pero ninguno de los dos se quiso meter en quilombo

00:35- Cmte: bueno

00:38- Com: muy simple

00:40- Cmte: ah!, y bueno, esa es la historia;

00:42- Cop (I)

00:49- Com (I)

00:43- Cmte: como historia claro no hay que poner rótulos, viste, amante, joya, fiel; pará flaca dejate de joder, estamos hablando (voces), estamos hablando de... de dos personas que la pueden pasar bien y nada más, que se nutren uno a otro con sus propios néctares

00:59- Com: bueno pero el día que yo me ponga de novia se acabó la joda

01:10- Cmte: pero lógico. Eso es lógico vos tenés todo el derecho del mundo si se plantea una relación donde cada uno tiene otras circunstancias, nadie tiene derecho a patalear

01:11- Com: si

01:13- Cmte: o sea, si yo soy casado y estoy saliendo de novio con una piba... (I)

01:15- Com: pero aprovecharé ahora porque de acá a un mes me pongo de novia, Eh!

01:21- Cmte: bueno, ahora aparte

01:22- Com: formal con la mona?

01:23- Cop: no, negra pará;

-Cmte: no pará, pará, pará vení aparte hay uno soltero que te interesa?

01:24- Com: si

01:27- Cmte: que, es el que estás realmente prendida

01:27- Com: si

01:29- Cmte: pero no me dijiste cual es!

01:31- Com: pero no lo conocen, no es de acá, nada que ver

01:37- Cmte: ahh! No porque si era de acá yo, yo laburo de esto así que me das el dato y yo

01:37- Com: mi amor el...

01:47- Cmte: yo le hago todo el... claro

01:42- Com: no este no es de acá, no... no lo conocen

01:49- Cmte: bueno así las cosas, o sea, yo trato de unir a la gente...

01:50- Cop: vos estabas en Córdoba?

01:51- Cop: no estaba en Córdoba el Mono

01:55- Com: no el puma? Bárbaro

01:57- Cop: vos seguís viviendo en Córdoba?

01:58- Cop: no estaba... la otra vez

02:02- Com: una amiga estaba viviendo en Córdoba... no yo fui a Córdoba y el viaja bastante a Córdoba

02:04- Cop: ah! Eso me habías comentado

02:04- Com: en realidad todavía no estoy

02:05- Cop: ves como te tengo en cuenta en mis sueños

02:06- Com: recién nos conocimos

02:09- Cop: hay que dejarlo que madure... que explote

02:18- Com: claro todavía no lo volví a ver se había complicado el asunto pero ya a partir del mes que viene es como que no se, no se vuelve a vivir a Buenos Aires

02:24- Com: pero esa persona...

02:31- Com: ayer lo vi que querés que te diga..., además viste lo que era, el tema es que uno días de estos lo voy a agarrar en el pasillo y le voy a partir la boca

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

02:41- Cmte: el de acá, el de acá, no entonces yo le voy a poner los puntos sobre las íes, digo mirá flaca, flaco a vos de gusta, bueno ella, a ella también le; gustás, dale viejo

02:43- Com: de posta juntos una semana

02:45- Cmte: pasala bien en un momento, si total la vida es eso

02:47- Com: aunque sea uno, aunque sea uno

02:48- Cmte: después me pagás a mí

02:49- Com: antes de ponerte de novia (risas) aunque sea uno, vemos

02:56- Cmte: claro y después me pagás a mí, me haces de tripas corazón y decí, bueno con este viejo también

02:59- Com: te invito a cenar – luego de lo que cocine... (I)

03:06- Com: che a partir del viernes se viene a quedar Carlita, una semana a mi casa

03:08- Cop: y se quedan juntas?

03:13- Cmte: epa, ahí pueden hacer una cena (todo: dale, dale, vamos, bueno), estamos invitados, ya está

03:19- Com: fideos de verdura con salsa rossini

03:20- Cmte: y los tiramos al suelo

03:21- Cop: nosotros llevamos todos nuestros néctares

03:23- Com: ustedes llevan el helado

03:24- Cmte: bueno

03:25- Cop: listo

03:31- Cmte: probé el champagne que compré en Mendoza, che probé el champagne que compré en Mendoza

03:32- Cop: está bueno

03:35- Cmte: de primera

03:35- Cop: no esta pasando, boludo

03:36- Cmte: de champagne mucho no conozco pero estuvo la..., la Julia López

03:37- Cop: sí

03:39- Cmte: a mi me gustó, eso era muy bueno. Así que hay que comprárselo y lo trae acá

03:51- Cop.: Ah! Estoy muy loco, boludo, sh, sh!

USO OFICIAL

03:55- Cmte: Che tratame bien boludo; si estoy mal tratame bien...

03:57- Cop: Yo te trato bien, por eso...

03:58-Cmte: Vos nunca podés dar nada a un amigo nada...

03:59- Cop: Yo, yo te lo doy

04:02- Cmte: Vos solamente joda, ah... no te puedo ver así. Claro yo soy el payasito, está todo bien, me divierto mucho...

04:02- Cop: No, no vos estás confundido

04:05- Cmte: No, tengo un momento malo, dame una mano

04:07- Cop: Yo y si viste por eso, si vos no me decís

04:10 Cmte: Cockpit Preparation; digo: Before Start

04:12- Cop: Si complete. Anti collision Light

04:13- Cmte: Before Start... Check... List

04:14- Cmte: Before Start... Check... List

04:14- Cop: Yo no...

04:21- Cop: Yo te quiero en las buenas y en las malas, boludo y no soy como vos

04:23- Cmte: No, no. Yo veo que me querés en las buenas

04:30- Copiloto: No, no cuando me tratás mal, si no te quiero una mierda, y decí que hoy tuve un día del orto, ya estoy acostumbrado, ah!

04:32- Cmte: Ah! Vos también

04:34- Cop: Sí, Cockpit Preparation

04:35- Cmte: Completed

04:36- Cop: Cargo Door

04:36- Cmte: Checked & Locked

04:38- Cop: Light Test ... (I) checked

04:38- Cmte: Checked. Se suspende la lista.

04:45- Cop: Ah!, Che, el coso de fuego del APU anda bárbaro, te digo eh....., desde adentro de la bahía de atrás se escucha perfecto, boludo

04:47- Cmte: Ese justo? (Risas)

04:50- Cop: La concha de tu hermana

04:53- Cop: Oxygen y Transponder

04:54- Cmte: (Riendo) ON/100% a cantidades normales

04:54- Cop: Yaw Damper

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

USO OFICIAL

04:55- Cmte: Justo, boludo, no sabía... ON

04:58- Cop: (I) transfer Switches

04:58- Cmte: normal

04:59- Cop: Fuel

05:03- Cmte: tenemos eh... cuatro bombas y ocho quinientos

05:06- Cop: galley power

05:06- Cmte: On

05:07- Cop: Emergency Exit Lights

05:07- Cmte: Armed

05:08- Cop: passenger signs

05:08- Cmte: set

05:09- Cop: windows heat

05:10- Cmte: on

05:11- Cop: hydraulics

05:11- Cmte: normal

05:12- Cop: condition & press

05:12- Cmte: pack shutt seteado

05:13- Cop: smoke clearers

05:14- Cmte: check and wear

05:17- Cop: autopilot

05:17- Cmte: disengaged

05:18- Cop: instruments

05:20- Cmte: tengo dos grados abajo, velocímetro y variómetro en cero, dos setenta y siete, por uno por dos... por tres. Instrumentos de motor normales, sincro for ex check

05:31- Cop: antiskid

05:31- Cmte: on

05:33- Cop: (I)

05:33- Cmte: on

05:34- Cop: speed break

05:34- Cmte: down detent

05:36- Cop: parking break

05:36- Cmte: set

05:37- Cop: stabilizer trim cutout switches

05:37- Cmte: normal

05:38- Cop: (I)

05:39- Cmte: checked

05:41- Cmte: radios, radar transponder

05:41- Cmte: set & stand by

05:44- Cop: rudder & aileron trim

05:44- Cmte: free and zero

05:47- Cop: paper

05:47- Cmte: faltan papers

05:52- Cop: Hoy casi tiro todo a la concha de tu hermana en mi casa.

Y de allí hasta el 07:21 continúan las conversaciones ajenas al vuelo

07:21- Cop: dos cero uno 36 38 42

07:25- Cmte: dos cero uno por 24 36 38 48 58

07:26- Cop: siete...

07:27- Cmte: siete

07:28- Cop: es estándar ese?

07:28- Cmte: estándar es tenemos con este peso. Tenemos ... no...

tenemos

07:30- Com: puedo cerrar?

07:37- Cmte: ... esta "rateada"?... si señora si

07:39- Cmte: usted sería tan amable de pedirle a Aeroparque Push Back y puesta en marcha?

07:40- Cmte: hola, hola

07:42- Cop. Aeroparque, vuelo 3142

07:45- Air 324 3142 es?

07:49- Cop: ponga en marcha y haga el Push Back, ponga en marcha

07:57- Air en la 27 ponga en marcha y haga el Push Back, ponga en marcha

08:00- Cop: bueno procedemos a Push Back

08:00- Cmte: bueno, sistemas desconectados y frenos liberados y te aviso

08:02- Mecánico: ok, quedo atento

08:06- ¿? Parque 2546 para rodaje

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

USO OFICIAL

08:07- Cmte: continúo, dijo el búho

08:10- Cop: take off briefing...estábamos allí...si

08:12- Cop: system B pumps

08:13- Cmte: off

08:14- Cop: condition air packs

08:14- Cmte: off

08:15- Cop: start pressure

08:15- Cmte: chekeada

08:18- Cop: anti collision light

08:18- Cmte: on

08:18- Cop: está completa

08:19- Cmte: nos dio permiso?

08:20- Cop: si, vamos para atrás

08:22- Cmte: adelante para atrás

08:25- Cmte: en cuanto cierren la puerta digo, no

08:33- Cmte: estoy podrido de la puerta, entonces después digo:cierren la
puerta

08:41- Cop: Boludo 1 hora, 16.

08:45- Cmte: Che, que decís de lo de Ale?

08:47- Cop: de quien?

08:47- Cmte: de Ale

08:48- Cop: que paso?

08:50- Cmte: no, digo...

08:53- Cop: podría ser, no. Que empiezo el curso de piloto

08:58- Cop: Si...está medio viejo

09:00- Cmte: porque...no...mirá...escuchame... en nuestra época era otra
cosa, hoy por hoy 906

09:06- Cop: es mucha responsabilidad vos sabes. No te acordas mucho
pero al principio esto de la carrera...

09:27- Cmte: adelante cambio

9:31- Cmte: no porque si la época es buena. Aparte se puede asegurar
copiloto de enlace

09:47- Cop: si

09:50- Cmte: yo le dije que agarre papel y lápiz y saque las cuentas que hay un vendedor disponible. El mismo me lo insiste. Si caen las ventas al primero que rajan es al vendedor estrella viejo. No se vende porque usted no vende y chau

10:13- Cmte: sabes algo del pibe de aerolíneas?

10:14- ...del que le salió la...

10:15- Cop: ...no...no pasa nada...

10:18- Cop: si pero me dijo un mecánico amigo de el que no, que no se muda un carajo

10:34- Mecánico: Cabina Tierra

10:36- Cmte: Yes

10:39- Mec: puede aplicar frenos, si quiere, por favor

10:41- Cmte: frenos aplicados

11:01- Mec: luz verde aplicada y está

11:07- Cmte: a la vista libre el dos

11:09- Mec: ok. Libre cunado quiera

11:12- Cmte: tiempo, señor...

11:13- Cop: si dale

11:14- Cop: ... open

11:14- Cmte: usted no puede hacer eso

11:16- Cop: checked

11:18- Cmte: door

11:19- Cop: checked

11:20- Cop: ... risas

11:21- Cmte: se

11:22- Cmte: one

11:23- Cop: checked

11:24- Cop: hydraulic normal

11:27- Cmte: Está totalmente en pedo la lista con esta ensalada...

11:31- Cmte: El hidraulic puede estar como se le cante el orto

11:32- Cop: Ya se...

11:34- Cmte: este es el básico, es?

11:41- Cop: no, un...si este es básico 420, por ahí

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

USO OFICIAL

11:42- Cmte: 420 entonces
11:43- Cop: 350...no, 420 porque estamos a +15°C
11:46- Cmte: ok luz
11:47- Cop: recupero, negro el dos
11:48- Cmte: ok
11:50- Ruido de turbinas
11:57- Cmte: gira, el generador, ...el
11:59- Cop: si, check
12:00- Cmte: el generador dos gira
12:01- Cmte: ...compresor
12:05- Cmte: ...ahora gira el otro compresor
12:07- Cop: aha llego al 20% dieciocho segundos
12:09- inicio ruido de alambre ululante
12:13- Cmte: 420
12:13- Cop: checked
12:18- final ruido de alambra ululante
12:19- Cmte: ya esta recuperado, normal baja
12:22- Cmte: normales uno y dos. Seguimos por señas, gracias
12:36- Cmte: alter
12:38- Cop: electrical
12:38- Cmte: generators on
12:39- Cop: pilot heat
12:39- Cmte: on
12:40- Cop: anti ice
12:40- Cmte: off
12:41- Cop: system B Pumps
12:41- Cmte: on
12:42- Cop: conditional pressure
12:43- Com: on packs on y flights
12:45- Cop: APU
12:45- Com: lo dejamos
12:50- Cop: start levers
12:50 Cmte: idle détente

12:53- Cop: eh... esta bien...Hear pines

12:53- Cmte: en la bodega

12:55- Cop: ground equipment

12:56- Cmte: remove

12:58- Cop: radar

13:01- Cop: vos deja que yo hable boludeces

13:02- Cmte: eh!

13:03- Cop: cero dos me voy a Aeroparque

13:40- Cop: listo a rodar el 3142

13:40- Twr: 3142 listo para rodar. Charly 5, pista 13

13:40- Cop: Charly 5, 13

13:57- Cmte: Estas turbinitas de mierda..., a bueno te estaba contando que volé con la “tachuela”

14:00- Cop: y?

14:02- Cmte: me cague tanto de risa

14:02- Cop: intentaste algo?

14:05- Cmte: de primera la piba, de primera

14:06- Cop: dicen que era la nuera

14:08- Cmte: me cague de la risa (timbre) de entrada y salimos a Córdoba (se escuchan timbres

14:11- Cop: vuela bien che?

14:12- Cmte: Salimos a Córdoba, entonces le digo, volá vos, hacelo vos. Vamos a aterrizar en Córdoba, un aterrizaje, de esos pero viste una exquisitez, terminamos el aterrizaje y la puta madre que te parió, pendeja de mierda y toda mi autoestima se va al carajo y todo mi machismo totalmente por el piso, porque mierda no te vas a lavar los platos y la puta que lo parió

14:36- Cop: risas

14:38- Cmte: me miraba y se cagaba de risa

14:38- Cop: risas

14:42- Cmte: después salgo a la cabina de atrás y les dije a las chicas, vieron ese aterrizaje? Bueno esta chica...

14:45- Cop: risas

14:46- Cmte: eh ídola

Poder Judicial de la Nación

2010 - Año del Bicentenario

14:51- Cmte: Nos cagamos de risa todo el vuelo, al último aterrizaje, después de perder tantas le toca a ella, una cagada. Esa conversación duró hasta el minuto 16:35 en que de la Torre de Control les hablaron y se despidieron hasta mañana.

En el minuto 17:15, el Comandante dijo: Mirá lo que tenemos tontos, 14.000 aviones en fila. A partir de allí surge la siguiente conversación:

17:16- Cmte: No tenés termo para tomar unos matienzos?

17:17- Com: Fijate

17:20- Cmte: Parece que no lo trajiste, che!

17:22- Cmte: Che, qué le dijiste a los pasajeros, una hora y cuarto?;

7:24- Com: Una hora diez

17:25- Cmte: Así lo traje, lo traje, eh!

17:26- Cop: Una hora diez

17:28- Cmte: Ah! Porque ahora, entonces le voy a hacer el speech ahora ya

17:30- Com: Dale!

17:33- Cmte: Así no... y aprovechamos el tiempo

17:35- Com: Que tenemos para unos 15/20 minutos?

17:36- Com: Y mirá creo que sí con todo esto

17:39- Cop: Sí

17:41- Cmte: No se gana para disgusto, vió mi hija

17:44- Com: Viste, yo tengo un hambre!

17:49- Cmte: Me excita, me provoca, me excita, me excita, me... me mueve mis más bajos instintos!

17:54- Cop: A mí no porque estaba con...

17:55- Cmte: A mi se mueve una vez cada seis meses, que sé yo, pero ella me los mueve.

Luego de ello, el Comandante y la Comisario comienzan a hablar sobre la yerba mate hasta el minuto 18:30

18:30- Cop: qué bárbaro no...Che se fueron todos mirá

18:30- Cmte: No... yo no voy a seguir (I) como si fuera...

18:32- Cmte: Se creen que no tengo personalidad

18:35- Cop: Vamos por el pasto

USO OFICIAL

18:46- Cmte: No vos guíame. Vos guíame

18:50- Cmte: Este se llama 3412?

18:51- Cop: 3142

18:52- Cmte: Ay...;

18:52- Cop: El 42 es un Mar del Plata

18:56- Cmte: Qué día es hoy?

18:58- Cop: 31 de Agosto

18:59- Cmte: Bueno vos sos Luis... Etcheverry

19:05- Cop: Yo soy un ex amiguito tuyo

19:07- Cmte: Vuelo de me lo llevás vos; no a esta le voy a decir Ud. se llama María Lía Antolín Solache, le voy a decir María Antolín y a la otra ahora;

19:34- Cop: Yo me lo llevo puesto al de adelante, porque es de SW yo le tengo bronca ahora a SW. Yo soy de LAPA, antes era de Southern Winds

19:40- Com: Vos era de Southern Winds?

19:40- Cop: Sí, qué buenas putas teníamos, qué lindo...

Luego de ello y desde el minuto 19:44 hasta el minuto 20:27 la Comisario estuvo relatando que le habían ofrecido ingresar a una empresa aerocomercial.

20:41- Cmte: Deame doña ya que Ud. es tan amable

20:44- Com: No me lo fumés todo, eh! Dame una pitada

20:51- Cmte: Una sequita, una pitada dan los canas

20:56- Com: Gracias

20:58- Cop: Una sequita con careta tenés que decir.

Luego de ello hablan el Comandante, el Copiloto y la Comisario acerca de los vuelos que debían hacer al día siguiente y de la temperatura que habría en la Ciudad de Córdoba.

22:16- Cmte: Dale boludo si yo largo el avión es para que vos también te muevas, que no tiene espejito estas avionetas... viejas.

En el minuto 22:35, el Comandante hace el anuncio a los pasajeros donde indica cuál es el número de vuelo, el destino, que están en turno n° 4to para el despegue, que el tiempo de vuelo sería de 1 hora 10 minutos y que iban a volar a una altura de 10.000 metros y a una velocidad de 850 km por hora. También dijo: Esta noche van a tener el gusto de ser cuidados y atendidos por la tripulación de cabina, la señora Verónica Tantos, comisario de Abordo y las

señoritas María Antolín y Cristina de las Mercedes Alzaga Iglesias como Auxiliares de Abordo, aquí en la cabina de vuelo me acompaña como segundo comandante el señor Blackman Etcheverry y quien les habla Gustavo Weigel y siguió hablando sobre las condiciones meteorológicas, indicando que eran muy buenas.

Concluido ello, el Comandante les comenta al Copiloto y a la Comisario que había cambiado los nombres de las auxiliares y respecto de Antolín Solache dijo, en el minuto 23:42: A Ahí está porque la otra me viene con catorce apellidos, esperá, María Lía Antolín Solache... a esa le mandé (risas del copiloto) y sigue A esa le mandé María Antolin y a la otra que venía floja le puse Cristina de las Mercedes Alzaga Iglesias (risas). Luego de ello, y hasta el minuto 28:12, el Comandante, el Copiloto, la Comisario y una Auxiliar, estuvieron charlando sobre el apellido que el Comandante había dicho de las auxiliares, de la organización de una cena con ellas en Córdoba, de un avión de SW que estaba en la pista y de la yerba del mate, todo entre risas e insultos.

28:12- Cop: Ningún apuro, loco. AER el 3142 de LAPA a 90 turno 1

28:12- Twr: 3142...

28:15- Cop: Hasta los huevos

28:20- Cmte: en condiciones

28:23- Cmte: Vuelo de los tontos. En condiciones. Antes lo agarraste vos?, Aeroparque 3142 de LAPA

28:40- Cop: Si dejámelo a mí. En condiciones 3142

28:50- Twr: Para ocupar

28:51- Cop: en condiciones

29:57- Cmte: Vamos, vamos

30:01- Twr: vamos 3142. Sonido de liberación de Parking Brake. Luego de ello realizan un diálogo técnico y el copiloto ordena a las auxiliares que ocupen sus lugares para el despegue.

30:42- Cmte: Tenía una avioneta atrás, era chiquita

30:45- Cop: Lejos. Primer timbre.

31:00- Twr: Despegamos, uno, dos;

31:02, Copiloto: despegamos.

31:05: Cop: Correte Adrián que te piso. Otra voz dice: Bueno... Comienza ruido de aceleración de motores.

31:09: se escucha el primer sonido de alarma

31:13- Cmte: No, no, no es... Qué es?

31:21- Cmte: Qué mierda pasa?

31:26- Cop: Tengo tab set. In the left?

31:31- Cmte: No sé qué es lo que es sonando, viejo, pero está todo bien

31:32- Cop: Eighty knots

31:33- Cmte: check

31:45- Cop: V1

31:46- Cop: Rotate

31:48- Cop: V2

31:50 sonidos mecánicos

32:02 se cortó la energía.

El avión sigue su curso, los diálogos se terminan al igual que el sonido de la alarma de configuración, pero aparece una nueva señal debido a la falta de sustentación del avión. En su carrera, tal como lo informa la Junta de Investigaciones de Accidentes Aéreos (que ya fuera analizado en el punto B Obstáculos, al cual adherí), la máquina golpeó con la verja perimetral del Aeropuerto Jorge Newbery, cruza Avenida Costanera impactando a un automóvil Fiat 147, Dominio ACU329 y a otro vehículo Audi A3 Dominio BUR612. En su arrastre por el pavimento arrolla un automóvil Chrysler Neón, Dominio CJJ482 con dos personas abordo a los que arrastra consigo. Esto supuestamente da comienzo al incendio debido a la fusión del combustible de este automóvil con las chispas producida por la fricción. No obstante eso, continuó su derrotero y con su costado derecho impacta una mampostería que protegía un sistema de reducción de presión de gas natural, rompiéndose el caño maestro y produciéndose escape del fluido. Todo ello hasta que finalmente es detenido por un desnivel colindante con un club de golf.

Las circunstancias apuntadas respecto de la aeronave, resultan probadas por el testimonio de Luis Alberto Escobar (despachante de la aeronave 3142); Enrique Daniel Meyer, Juan Pablo González y Cristian Esteban Tessio

(mecánicos despachantes de la nave siniestrada). El primero respecto a que todo estaba normal antes de la partida de dicha aeronave, y los tres últimos ratificando la actitud de Weigel cuando arroja desde la cabina al Galley el Registro Técnico de Vuelo RTV.

Las Auxiliares de abordaje, Cristina Verónica Iglesias, María Lía Antolín Solache, depusieron en la audiencia. La primera manifestó que “el comandante dijo mal su nombre a modo de broma”; que en la empresa no practicó los cursos de puertas con tobogán enganchado y que los cursos de primeros auxilios eran básicos.

También se consideraron las declaraciones vertidas en juicio por Luis Alberto Gimenez García, Gabriel Horacio Banegas, María Hester Hereñu, José Manuel Amallio y María Lucrecia Correa Malaccorto, quienes manifestaron cómo habían percibido la aparición del humo del avión.

En igual sentido se pronunciaron Alejandro Grondona, Pablo Cesaroni y Jorge Antonio Diosquez.

El Comodoro Luis Ortiz, investigador de Accidentes Aéreos de la Fuerza Aérea Argentina, transeúnte ocasional por el lugar acotó que “es normal que el avión tenga mucho fuego luego de su detención dado que las alas están llenas de combustible y los motores al estar calientes hacen que se pulvericen y se pendan”.

Un camarógrafo de Azul TV, de apellido Magallanes aportó una filmación del suceso poco después ocurrido.

Mucho se ha dicho sobre el origen del fuego y sobre el aditamento de la pérdida de gas, sosteniendo lo que dice la Junta de Investigación de Accidentes Aéreos relativo a su origen determinado por la unión del combustible del avión, chipas originadas por la fricción en su desplazamiento en la Avenida Costanera unido a que el flujo de gas haya contribuido a incrementar los efectos.

Entiendo que durante el juicio el Ministerio Fiscal haya intentado probar aquello de lo que estaba convencido y por los medios que estimó prudentes. Ello no implica que se haya alejado del principio de legalidad apartándose de su rol. Equivocado o no pero a la luz de su convencimiento, en este punto no encuentro objeción alguna. De todas maneras existe prueba producida en el debate e incorporada al respecto y será el Tribunal quien en su

momento y de acuerdo a la prueba colectada dirima lo que corresponda entre las afirmaciones del Fiscal y los argumentos de la Defensa.

B) Causas del accidente

1. Omisión de extender los flaps

Hago remisión aquí a lo manifestado y ratificado en el punto 2 Causas del Accidente.

A modo de síntesis recuerdo el Informe Final de la J. I. A. A. C, pericias mencionadas en dicho punto y estudio de FDR y CVR, que ha permitido probar asertivamente que la causa inmediata del accidente fue la omisión de extender los flaps para iniciar el despegue y la desestimación de la alarma sonora que avisaba dicha falta, por parte de la tripulación del vuelo 3142.

Tal como se manifestó en dicho informe de la Junta de Investigaciones de Accidentes Aéreos, se mencionaron las tareas de limpieza, identificación y relevamiento efectuadas en el sistema de flaps borde de fuga, flaps borde de ataque, slats, trim y spoilers (Speed brake).

Luego de diversos trabajos descriptos demuestran que físicamente los flaps se encontraban “arriba”.

El informe aporta cuatro evidencias:

- 1- La posición de la palanca de flaps en el pedestal colocada hacia adelante
- 2- La lectura del FDR que indica flaps en cero
- 3- Las luces apagadas de flaps de borde de ataque que indican por defecto flaps “arriba”
- 4- El sonido de la alarma de configuración registrado en el CVR, cuyos otros sistemas asociados se hallaban en posición correcta (compensador y frenos de vuelo)

Se adjunta como prueba la declaración testimonial prestada en el debate de Néstor Omar Pelliza y Oscar Larrosa, quienes ratificaron el contenido de este Informe Final por ellos efectuado. También hizo lo propio el Ingeniero Roberto

Herbstein, ratificando su informe sobre la desgrabación y transcripción contenido en el DFDR.

A esta causa inmediata del accidente relativa a que la tripulación del vuelo 3142 de LAPA olvidó extender los flaps para iniciar el despegue y desestimó la alarma sonora que avisaba la falta de configuración para esta maniobra, la J. I. A. A. C arrima conclusiones que permiten agregar otros factores que contribuyeron al accidente, haciendo hincapié en alguna de ellas:

a) la falta de disciplina de los tripulantes que no ejecutaron la lógica reacción de abortar el despegue y comprobación de la falla ante la alarma sonora que comenzó a escucharse al dar motor y continuó sonando hasta el intento de rotación.

b) el exceso de conversaciones ajenas al vuelo y por momentos de intensidad emocional importante entre los pilotos, que se mezclaron con el desarrollo de las listas de control de procedimientos, llegándose a omitir la parte en la que se debía cumplimentar la extensión de flaps para despegue.

c) la insuficiencia del sistema de control psíquico que no permitió detectar cuándo los pilotos estaban sufriendo problemas personales y/o familiares y/o de otro tipo que influían sobre su capacidad operativa al disminuir su estabilidad psíquica.

d) el conocimiento y trato de cuestiones muy personales y extralaborales entre los pilotos y la Comisario de abordaje que facilitó el ambiente de escasa seriedad y concentración.

e) antecedentes de características de vuelo negativa del Comandante que afloraron ante su situación personal y de relación en la cabina antes y durante la emergencia

f) antecedentes de características negativas de vuelo del Copiloto que se manifestaron durante el cumplimiento de las listas de control de procedimientos.

g) no reconocimiento ni comprobación inmediata de ambos pilotos de la relación entre el tipo de alarma sonora intermitente que indica falla en la configuración para despegue con la ausencia de colocación de flaps en la posición para esa maniobra.

2. Falta de disciplina de los tripulantes. Exceso de conversaciones ajenas al vuelo. Cuestiones extralaborales que atentaron contra la seriedad y concentración de la cabina.

Con respecto a los puntos **a)**, **b)** y **d)** de este informe referidos a la falta de disciplina de los tripulantes que no siguieron los lineamientos lógicos de abortar el despegue; del exceso de conversaciones ajenas al vuelo y de intensidad tal que se mezclaron con el desarrollo de las listas de control (omisión de extensión de flaps para despegue); y el trato de cuestiones extralaborales que atentaron contra la seriedad y concentración en la cabina, se encuentran acabadamente probados con la transcripción del Copy Voice Recorder adjuntado anteriormente.

3. Antecedentes negativos de vuelo del Comandante Weigel

En relación al punto **e)** referido a los Antecedentes de características negativas de vuelo del Comandante que afloraron ante su situación personal y en la cabina antes y durante en la emergencia, he de remitirme a los conceptos vertidos en el voto que me precede, punto **B Factores que contribuyeron a causar el accidente.**

A fin de no reiterar tan extensos conceptos, me limitaré a señalar las sucesivas constancias existentes en los legajos del Comandante y Copiloto, lo que permitirá evidenciar que las conductas desplegadas el día del siniestro tuvieron las mismas fallas detectadas durante sus respectivas carreras aeronáuticas.

Respecto del Comandante Gustavo Adolfo Weigel nos encontramos con los siguientes datos: se desempeñó en la empresa LAPA entre los años 1985 al 31 de enero de 1988; noviembre de 1988 a 31 de diciembre de 1990 y finalmente 1993 hasta 1999 en que fallece por el accidente.

En este tiempo su desempeño deja los siguientes datos:

Adiestramiento Inicial Vuelo SAAB (año 1993): “debe mejorar control de cabina”; calificación imprecisa en Coordinación entre tripulantes y Control de cabina. El instructor fue José García y firma Fabián Chonetti como Jefe de línea.

Instrucción de repaso de SAAB simulador (año 1994): “aprueba el examen de piloto con lo mínimo. Antes de ser promovido a comandante debería volver a simulador para lograr mayor rapidez y decisión en los momentos críticos”; “muy lento en todo, posiblemente debido a un malestar físico general”; “sigue lento e irascible”; “sigue siendo lento, en parte lo solucionará si adquiere mejor conocimiento de lista y procedimientos para poder simplificar sus procesos de razonamiento”; “aprueba con lo mínimo por persistir lo apuntado previamente, debe mejorar el dominio de listas y procedimientos y volver a simulador antes de ser promovido a comandante”. La firma es de José García.

Comentarios realizados en el formulario de inspección para legajos simulador del 16 de mayo manifiestan... “falta de coordinación tripulación”; “es desprolijo con las medidas para la tripulación”; “coordinación con la tripulación: inadecuada para la habilitación requerida”.

Adiestramiento inicial SAAB vuelo (1994) “debe continuar insistiendo en el conocimiento de cockpit y el pedido de listas”. En la lección 1 obtuvo la calificación de impreciso en Crew Briefings; y coordinación de tripulantes “debe mejorar coordinación de pistas y pedido de listas”. El instructor F. Chionetti.

Instrucción repaso simulador SAAB (1995), instructor Marcelo Gazzera. Los comentarios fueron “no llevo documentación operativa necesaria”; “no sabe memory ítems, por lo tanto hay inseguridad en los procedimientos y descoordinación de cabina. Se recomienda estudiar memory ítems”. Obtuvo la calificación de impreciso pero el instructor no calificó el examen. Obtuvo en Impreciso en “listas de chequeo, coordinación entre tripulantes”, “en una evacuación se vio desconocimiento del rol que le corresponde, como consecuencia de esto él no ordena y hay inseguridad y descoordinación de cockpit”, “listas de chequeo”.

Examen manuscrito del 1 de julio 1996 de los Comandantes Chionetti, Batlioni y Giménez: “debe estudiar en forma profunda “Fly Crew Training Manual” completo; debe repasar los procedimientos de vuelo; debe continuar realizando cabina hasta su salida al simulador.

Introducción de línea del 5 de febrero de 1997 (fs 181), instructor C. Carriz: “debe ser más ordenado en la ejecución de los procedimientos de vuelo”;

“recuerde que la seguridad y el acuerdo de sus decisiones dependerán de su conocimiento de los sistemas y procedimientos.

Adiestramiento de Simulador Curso Recurrent- A-Boing 137 (26 y 27 de marzo de 1997). Instructor Marcelo Bruggia. Calificación Standard menos en las dos oportunidades: “conoce los procedimientos y limitaciones del avión en la faz teórica. Cuando debe volcarlos a la faz práctica excede las limitaciones de vuelo por instrumento debido a que no domina completamente el simulador. Su reacción para corregir estas desviaciones no alcanza a la requerida por ser lenta. Por otra parte, esta situación mantiene ocupada toda su atención, haciendo que le sea muy difícil mantener el control del avión, la tripulación y la situación que tiene que resolver”... “usted no puede iniciar un APP sin haber configurado el avión, sin realizar descend and aproach y sin haber hecho el briefing”... “usted debe estar en todo momento en control a lo que le sucede al avión, a la tripulación y al pasaje”. “Conoce los procedimientos pero no los aplica totalmente en el avión. Debe tener mayor dominio de avión y de la situación total por el que el mismo transita. No se aparte de los parámetros de vuelo”... “calificación Standard menos”... “en más de una oportunidad no interpreta las autorizaciones del control debido a la falta de atención por la carga de trabajo, apartándose de las mismas”.

Inspección de ruta anual 23 de mayo de 1997. Inspector Gabriel Borsani, Jefe de línea. “Para un perfil de Copiloto es Standard pero para el de Comandante debe conocer/estudiar más los sistemas para de esta manera ser un excelente Comandante”. Firmado Borsani como inspector.

Simulador del primer semestre de 1998: “No descontrole la aeronave”. “Debe tratar de mantener un mejor control de cabina. Repase procedimientos de recall actions. Debe tratar de ubicarse mejor en el espacio”.

Inspección de ruta realizada por el instructor Ernesto García (9 de octubre 1998): “recomiendo que continúe en adiestramiento con mayor exigencia a medida que avanza”; “necesita continuar en programa de estudio en sistemas y procedimientos. En mi opinión particular aconsejaría un recurrent normal antes de su habilitación con el fin de completar su adiestramiento”.

Recurrent simulador primer semestre 1999: Instructor Marcelo Velasquez. Calificado Sintético S.

El Informe Final de la J. I. A. C, respecto del Comandante Weigel dice “las observaciones en cantidad superan las normales” (punto 2.1.2); “muchas observaciones están referidas a características negativas del piloto que se repiten, permaneciendo a través de distintos tipos de aeronaves y del tiempo” (punto 2.1.3); “lentitud en reacciones y movimientos ante situaciones críticas” (punto 2.1.3.1); “desconocimiento o falta de aprendizaje de los ítems a efectuar de memoria ante situaciones que no permiten la lectura de las Listas de Control de Procedimiento” (punto 2.1.3.2); “inicio de maniobras sin la correspondiente configuración inicial y sin briefing” (punto 2.1.3.3); “ falta de coordinación en cabina en forma repetida y en distintas circunstancias de vuelo” (punto 2.1.3.4); “influencia de factores físicos o personales de tipo no definido sobre las actuaciones de pilotaje” (punto 2.1.3.5); “falta de conocimiento de suficiente de sistemas y procedimientos que influían sobre su accionar en cabina no siendo suficientemente rápida su capacidad de razonamiento para reemplazar esta falta” (punto 2.1.3.6).

Recuérdese que en la línea SAAB, en febrero de 1995, efectuara un vuelo rasante por las playas de Villa Gesell con el Copiloto Lucero quien le quitó los comandos de la aeronave y que motivara una sanción en su contra. Todo ello conforme lo señala el testigo José García.

A pesar de la reiteración de falencias se lo sigue aprobando y, es más, lo designan como Comandante del Boeing 737-200 en diciembre de 1998.

Todas las falencias mostradas en este análisis de su carrera son las mismas que despliega en el vuelo fatal del 31 de agosto de 1999.

Así, en mayo del año 2000, en el aspecto Influencia del factor humano, en su Informe Pericial Final, Jorge Preloocker llega a las siguientes conclusiones respecto al Comandante Weigel (documento LAPA S. A 3):

1) el Comandante Weigel actuó... de acuerdo a lo que sus capacidades demostradas previamente le permitieron, lo que resultó insuficiente respecto del desempeño requerido para no causar y/o evitar el accidente

2) a lo largo de toda su carrera el Comandante Weigel ofreció indicios ciertos e irrefutables de que su desempeño profesional no ofrecía las garantías necesarias para cumplir todos los requisitos impuestos por la seguridad. Estas señales, ofrecidas de manera indudable, no alcanzaron sin embargo a ser

detectadas o tomadas en consideración por las personas responsables justamente de evitar que las operaciones aéreas no ofrecieran todas las seguridades requeridas por el sistema.

3) Todos los avisos que el Comandante Weigel dio acerca de su bajo nivel de competencia profesional se hicieron evidentes en el accidente: una técnica de vuelo pobre, insuficientes conocimientos de los sistemas de aviación, sumados a un perfil dotado de un grado importante de indisciplina profesional, que le hizo imposible corregir, a lo largo de toda su carrera, las múltiples observaciones que mereció respecto de su incapacidad para ordenar su cabina y coordinar de manera eficiente todos los recursos a su disposición, conllevaron a una actuación desafortunada durante el carreteo y despegue del vuelo 3142. Estos avisos, sin embargo, estaban presentes dentro del sistema y no fueron tomados en consideración.

4) En el historial técnico del Comandante Weigel hay sólo cuatro Instructores que evidencian haber cumplido cabalmente con su misión al observar y anotar las deficiencias anotadas por él. Los Comandantes García y Gazzera, en la etapa del SAAB 340 y los Comandantes Tabeada y Bruggia en la etapa del B 737. el resto de los Instructores e Inspectores, incluidos los jefes de Línea, demostraron una tolerancia excesiva y una lenidad reñida con la seriedad de su función, habiendo llegado en dos oportunidades a anotar justificaciones por el bajo desempeño demostrado: “malestar físico” y “grave problema personal”. Con esta conducta se transformaron en factores concurrentes para un futuro accidente.

5) Las señales que el Comandante Weigel ofreció a sus superiores, debieron haber gravitado una respuesta seria y responsable por parte de estos. Entre las opciones disponibles para ellos estaban, con distintos grados de rigurosidad:

- a) separación del Comandante Weigel de su función de vuelo.
- b) Limitación de su carrera a la función de CoPiloto.
- c) Desarrollo de un profundo y completo programa de instrucción a efectos de llevarlo al nivel técnico profesional deseado
- d) Programarlo para volar solamente con Instructores o con Comandantes antiguos de la confianza del Jefe de Línea

- e) Vigilar su programación a efectos de asegurar la integración de su tripulación con los Copilotos más antiguos y eficientes de la Línea (esta vigilancia estuvo ausente y del caso del vuelo 3142 en el que tripulación se integró con un CoPiloto con muy poca experiencia en el avión y escasos meses en la Empresa).

Continuando con el perito Preloocker, en su Análisis del vuelo 3142 (LAPA S. A 8), el mismo manifiesta:

1) Desde el inicio de la grabación de CVR, con el avión estacionado en la plataforma de aeroparque, se hacen evidentes la profunda actitud complaciente y la falta de conciencia situacional de la tripulación, las que, sumadas a un deficiente nivel de comunicación pertinente entre los Pilotos y a la pobre capacidad de liderazgo exhibida por el Comandante, condujeron a una situación de contaminación y por momentos de anarquización de la cabina, creándose el marco apropiado para la comisión de errores que produjeron el accidente.

2) El análisis de los tiempos empleados en realizar tareas operativas respecto del total de tiempo disponible (22% de este total y 16% de la ventana de oportunidad) demuestran el grado de contaminación citado en el punto 1 y la gran brecha que quedó disponible para la comisión del error desencadenante del accidente, que sólo requirió de agregar una circunstancia favorable más dentro de un ambiente propicio para tal fin.

3) La inadecuada decisión del comandante de transferir el control direccional del carreteo al CoPiloto fue crucial en la gestación del accidente, debido a que anuló la función de éste de actuar en el control de la cabina y canceló toda posibilidad de llevar a cabo la “before take off check list” y posicionar convenientemente el flan, constituyendo la circunstancia desfavorable mencionada en el punto 2 anterior.

4) La falta de una acción adecuada (cancelar el despegue) por parte del comandante ante la privación de la alarma de configuración, sólo tiene una explicación en la ignorancia de su significado. Tanto sus antecedentes técnico profesionales como lo por él mismo manifestado durante la maniobra avalan esta conclusión.

5) Durante el carreteo y también en la carrera de despegue, el CoPiloto actuó apropiadamente, en el primer caso advirtiendo sobre la pérdida del control direccional y en el segundo iniciando una verificación de la cabina en busca del origen de la alarma. Lamentablemente, en ambos casos, el Comandante reaccionó de manera inadecuada, en el primero a través de la decisión de transferir el control, mencionado en el Punto 3 anterior, y en el segundo anulando la intención del CoPiloto de buscar el motivo de la alarma a través de una falsa conclusión y la decisión de continuar el despegue.

6) El CoPiloto, pese a tener conciencia de que “algo no estaba bien” se sometió a la decisión del Comandante de continuar el despegue sin intentar sostener su posición, actuando de manera muy poco asertiva, lo que demuestra su carencia de ecuación y entrenamiento CRM.

7) El Comandante terminó de cerrar la cadena de errores productora del accidente al tomar la equivocada decisión de abortar el despegue 7 segundos después de sobrepasar V1 en lugar de, como correspondía, continuar con el mismo.

8) La evidencia indica que el accidente se construyó sobre la base de cuatro decisiones equivocadas tomadas por el Comandante:

- a) transferir el control del rodaje al CoPiloto (Punto 3 anterior)
- b) no interrumpir la aceleración de los motores al activarse la alarma de configuración (Punto 4 anterior)
- c) no permitir la búsqueda del origen de la alarma por parte del CoPiloto y continuar, en cambio, el despegue (Punto 5 anterior)
- d) no continuar el despegue después de haber sobrepasado V1 (Punto 7 anterior).

9) el nivel general de desaciertos contenido en las decisiones del Comandante puede ser descrito a través de la siguiente reducción: decidió continuar el despegue cuando debía abortarlo, y decidió abortar el despegue cuando debía continuarlo.

No puedo dejar de mencionar el Informe Original del perito Dr. Robert L. Helmereich (fs. 28859) cuando afirma:

“La cuestión central de la investigación es el hecho que la organización ha continuado calificando al Comandante Weigel a pesar de tener

un largo y documentado legajo de ser técnicamente poco competente y una acción disciplinaria por violación de los procedimientos. Asimismo, el Copiloto también mostró indicios de incumplimiento regulatorio en su legajo.”

“Concluyo que la tripulación del vuelo 3142 de L.A.P.A. S.A. se comportó de una manera negligente y no profesional.”

“Una organización no es necesariamente negligente con los más altos estándares de seguridad operativa cuando el comportamiento de la tripulación causa un accidente o las tripulaciones no muestran consideración por los procedimientos y seguridad durante las operaciones normales. Sin embargo, cuando una organización retiene a un individuo con un historial recurrente de desempeño por debajo del estándar y no cumpliendo con los procedimientos se puede concluir que carece de una fuerte cultura de seguridad.”

“Los registros del Comandante Weigel y del Copiloto Etcheverry muestran instancias anteriores de violaciones a la seguridad y el desempeño del comandante Weigel representa una letanía de comportamiento técnico y liderazgo por debajo del estándar. El que una organización confíe pasajeros y una aeronave a un comandante con dichos registros demuestra una cultura de seguridad deficiente. En el caso de L.A.P.A. S.A. la dirección no cumplió con la organización y el público, ya que mantuvo un enfoque no conforme con el estándar de seguridad tolerando la presencia de un comandante como Weigel que puso en riesgo a los pasajeros y a la organización por su falta de competencia e incumplimiento con las normas operativas y requerimientos. Si bien en error del piloto fue la causa próxima del accidente, la causa fundamental está en la cultura organizacional que toleró un piloto al mando como el comandante Weigel, con un historial de desempeño por debajo del estándar tanto en el campo técnico como en el liderazgo. El legajo de las evaluaciones de desempeño del Comandante Weigel **es tan malo** que deberían haber alertado a la dirección de operaciones de vuelo sobre los riesgos relacionados con su desempeño como Comandante de Aerolínea comercial.”

Toda esta consideración respecto de los antecedentes fallidos del Comandante Weigel en toda su carrera; la violación de “Cabinas estéril”; omisión de lectura del befoote take off check list; falta de configuración del flaps; omisión del briefing de despegue; desatención de la alarma de configuración e intento de

frenado luego de V1; ha resultado ampliamente corroborada por las exhaustiva prueba incorporada al debate.

4. Antecedentes del Copiloto Etcheverry.

El Copiloto Etcheverry participa de similares características negativas de vuelo que el Comandante Weigel, aunque diferentes en su intensidad. El incumplimiento de las listas de control correspondientes y la dispersión observada dentro de la cabina atentaron contra el normal funcionamiento de sus obligaciones.

Luis Adolfo Etcheverry ingreso en LAPA afines de 1998, habiéndose desempeñado anteriormente en diversas actividades aeronáuticas, llegando a ser Piloto Comercial de Primera Clase en IDEA, en 1996.

Obtuvo la habilitación de la licencia de Piloto Comercial de Primera Clase, Avión, Vuelo nocturno, vuelo con instrumentos, aviones monomotores y multimotores terrestres hasta 5700 kg; Copiloto SW2; Copiloto N265; Copiloto CRJ; entre otros.

Nadie duda que los antecedentes de Etcheverry podían asegurarle un buen futuro en LAPA. Si bien fue calificado finalmente como Standard hubiera requerido una mayor experiencia profesional. Así, se le efectuaron observaciones en las diferentes lecciones de formación como: “estudie procedimientos de puesta en marcha”, “no haga listas de memoria si no las sabe. Cheque lo que controla según la LCP”, “no se olvide de la lista alter T.O”, “debe profundizar un poco mas los procedimientos estandarizados”, “estudie las secuencias de las listas y no se olvide de pedir las” (Lección 1. Curso Inicial de Boing 737-200 en Simulador de Vuelo).

“Después de abortar la puesta en marcha debe pedir la lista para comprobar que los procedimientos estén bien realizados” (Lección 2 del mismo curso).

“Debe ser más rápido con las listas alter T.O y Landing Check List”. (Lección 3 idéntico curso).

“Practique y repase procedimientos anormales con manejo de listas” (Lección 4 idéntico curso).

“Estudie manejo de LCP, procedimientos anormales (Lección 5/6 idéntico curso).

“Briefing de despegue: hacer el estandarizado”. “Antes de iniciar el procedimiento el avión debe estar configurado en flaps 5”. (Lección 8 de idéntico curso).

El perito Jorge Preloocker en su Informe Pericial Final. Influencia en el factor humano en accidente de vuelo, mayo 2000 (documento LAPA 11) manifiesta en sus puntos 5to,... “respecto del Copiloto, puede decirse que no tuvo una actuación activa en la prevención en la compensación del ambiente falente en que desarrolló la operación de vuelo 3142. Si bien su desempeño, comparado con el del Comandante, fue de un nivel profesional más cercano a las exigencias requeridas, su poca experiencia en el avión y las carencias en la instrucción recibida, le impidieron tomar conciencia de sus funciones en el papel de piloto de seguridad, el omitiendo el ejercerlas y, por el contrario, adhiriendo y en cierta medida fomentando la situación de alta indisciplina existente en la cabina”...; 6to:... “este copiloto, con un historial previo a su ingreso a LAPA que permitía formular un buen pronóstico funcional, se vio malogrado en el mismo por la falta de una sólida instrucción provista por la Empresa, con el fin de lograr una buena capacitación como piloto de línea. El hecho de que, luego de su habilitación inicial, fuera directamente destinado a los vuelos de línea sin recibir durante esa primera etapa ningún tipo de adiestramiento adicional con el propósito mencionado, impidió su formación final negándole acceso a información y enseñanzas que hubieran contribuido hacer de él un profesional cabal y seguro, con una conducta diferente a la evidenciada durante la maniobra del vuelo 3142”.

Informe Influencia del factor humano. Informe pericial final de Jorge Preloocker. Mayo 2000. Conclusiones respecto del CoPiloto (documento L.A.P.A. S.A. 4):

1) el Sr. Etcheverry en el momento de su ingreso a L.A.P.A. S.A. contaba con muy poca experiencia en reactores y ninguna en aviones de gran porte, lo cual no es más que una situación normal en la gran mayoría de Copilotos ingresantes a las Líneas aéreas

2) la situación mencionada en el punto 1 lleva a que en todas las Empresas del transporte aéreo de pasajeros los ingresantes sean sometidos a un programa de adaptación no sólo al tipo de avión a volar sino también a las normas y particularidades específicas del tipo de operación llevado a cabo por la Empresa, de modo de transformarlos en operadores seguros, eficientes y respetuosos de la normativa interna de la misma. El Sr. Etcheverry estaba, sin duda, capacitado para recibir tal tipo de instrucción.

3) Un programa de tal tipo incluye habitualmente... el vuelo de Línea con Comandante Instructor durante los primeros meses de actividad (tres a seis) con frecuentes informes al Jefe de Línea para evaluar la evolución en su adaptación... verificaciones de ruta por el propio Jefe de Línea o un Inspector designado por éste a efectos de constatar los progresos realizados... no existe en la información disponible del legajo del Sr. Etcheverry, ninguna constancia de actividad de este tipo, excepto la instrucción inicial recibida a su ingreso a L.A.P.A. S.A., lo cual hace suponer que, en su caso, dicho programa no fue llevado a cabo.

4) De lo mencionado en los puntos anteriores es posible concluir que al Sr. Etcheverry no se le brindó la preparación técnica necesaria para consolidarlo en su función. Debe recordarse que el CoPiloto, especialmente en aviones sin Ingeniero de Vuelo, como es el caso del B 737 200 (dotado además de un bajo índice de automatización), no sólo debe actuar como asistente del Comandante sino también que debe absorber una parte importante de las cargas de trabajo generadas y necesarias para la conducción del vuelo, cuyo volumen excede la capacidad psicofísica de procesamiento de un solo Piloto. Por último, el CoPiloto asume la función de “Piloto de seguridad”, con la crucial misión de advertir a su Comandante de cualquier error cometido o por cometerse o de cualquier mala interpretación de una información procedente de los sistemas de comunicaciones o del tablero de instrumentos. Es decir que el CoPiloto tiene la obligación de corregir a su comandante si éste se equivoca o de discrepar ante una toma de decisiones inapropiada. Con su escasa experiencia en el avión, y los pocos meses en la Empresa, el Sr. Etcheverry, al haber sido privado de la instrucción de Línea mencionada en los puntos 3 y 4 anteriores, no estaba

probablemente en condiciones de cumplir con su función tal como se la ha descrito.

5) Desde el punto de vista de la seguridad, la tripulación del vuelo 3142 ofrecía un importante riesgo potencial. Lamentablemente nadie supo ver a tiempo tal amenaza, la indisciplina crónica del Comandante Weigel y la escasa experiencia del CoPiloto Etcheverry, sumadas, generaron la sinergia necesaria para superar todas las defensas naturales del sistema.

5. Programación de tripulaciones

Hemos visto que la conjunción de un comandante con una larga trayectoria de desaciertos y de un copiloto carente de experiencia, resultó ser una de las causas detonante del accidente, trayendo junto a sí otras no menos gravosas circunstancias que aumentaron su efecto.

Las situaciones personales de cada uno de los nombrados eran conocidas por Inspectores, Jefe de línea, Gerente de Operaciones, Director general y Presidente de la empresa o, por lo menos debió haberlo sido.

Si bien no existe una normativa en la programación de tripulaciones de vuelo, sí existe un parámetro que dice “comandante nuevo vuela con copiloto viejo y viceversa”. Weigel era comandante viejo y Etcheverry copiloto nuevo, pero (conocido por todos) Weigel tenía una larga trayectoria de antecedentes negativos de vuelo y Etcheverry prometía ser bueno pero carecía de experiencia. Resultó ser ésta una explosiva combinación que, de haberse operado con la prudencia, la diligencia y la pericia requerida para cada uno de los responsables, hubiera podido evitarse. Existía aquí una circunstancia concreta, tangible y altamente visible: un comandante sin capacidad para ser comandante con un copiloto inexperto. Es cierto que Miguel Ángel Moreno (Gerente de Operaciones de SW), en el año 1999, declarante en esta audiencia, dijo que cuando tuvieran que volar comandantes muy nuevos se los programaba con copilotos antiguos pero agregó que “dependía de la performance de cada uno”.

Se recuerda lo manifestado en la audiencia de debate, al deponer como testigo Carlos Leyes, programador de pilotos en LAPA, quien refiere que

si bien las programaciones son mensuales, cotidiana y permanentemente se van modificando y corrigiendo por distintos motivos.

Weigel no pudo mejorar su performance (si eso era posible) y Etcheverry no pudo ampliarla porque esta decisión evitable, los condujo a la muerte junto a la Comisario de abordaje y a 65 confiados pasajeros, dejando a otros con lesiones que convierten el resto de su vida en tragedia.

El Informe Pericial de Jorge Preloocker (mayo2000), Influencia del factor humano aclara que:

“La Empresa no parece haber tomado, al menos en este caso, los recaudos necesarios para que:

- b) un Comandante con los antecedentes del Sr. Weigel volara acompañado con un verdadero “Piloto de seguridad”, fuera este otro comandante o un CoPiloto antiguo y experimentado
- c) un CoPiloto con la escasa experiencia en la Línea y en el avión como el Sr. Etcheverry volara en esta etapa de su carrera acompañado por un Instructor o un Comandante antiguo.
- d) El hecho de que este “cruce” no fue obra de la casualidad, de un error involuntario o de una emergencia en el desarrollo y cumplimiento de la programación de vuelos, queda demostrado porque la misma situación se produjo en seis oportunidades con anterioridad al vuelo 3142 (ver punto 4 anterior).

... “los Copilotos ingresantes son generalmente programados con los Comandantes más antiguos y de confianza de la Línea, a efectos de consolidar todo lo aprendido en la etapa de vuelo con Instructores. Dado los antecedentes del Comandante Weigel y el hecho de que el Sr. Etcheverry fue programado para volar con él en cuatro oportunidades durante Junio y otras tres en Agosto (la última el vuelo 3142) cuando tenían tan sólo 5 y 7 meses en la Línea respectivamente, evidencia que esta política en la programación de los Copilotos nuevos tampoco existió.”

“En el caso del Sr. Etcheverry es evidente que la Empresa no adoptó o cumplimentó (en el caso de tenerla vigente) una política de instrucción de Línea y de programación que no solamente asegurara una óptima

preparación del CoPiloto ingresante, sino la máxima seguridad en sus operaciones de vuelo.”

Cuando se forma, se integra o se comanda una empresa dedicada a la aeronavegación comercial (altamente riesgosa en su esencia), debe estarse sujeto no sólo a las normas que la regulan sino que también deben extremarse la prudencia, la diligencia y la pericia requeridas en esta tarea empeñada haciendo prevalecer la excelencia del fin propuesto, que no sólo es la experiencia; la capacitación; la aptitud; el buen estado de las naves; la correcta situación personal, psicológica y reglamentaria de comandantes y pilotos; sus descansos; el aportar los medios económicos suficientes y necesarios para que estos se realicen; las políticas implementadas de seguridad; sino que todo esto debe transformarse en un medio para lograr lo superior, que es la protección y seguridad de lo más valioso transportado, la vida humana. Si éste no es el propósito o si lo es irregularmente, la empresa no sobrevivirá o lo hará con un alto costo para sí y para terceros.

USO OFICIAL

6. Legajos de los pilotos

En el legajo de los pilotos queda plasmada su carrera en la aeronavegación: vacaciones, instrucción, antecedentes, sanciones si las hubiera, ascensos. Es decir que de la compulsión de los mismos podía efectuarse una radiografía de la vida del piloto en la empresa. Pero ha quedado debidamente comprobado en la causa que dichos legajos, tanto técnicos como personales se encontraban incompletos, mezclados, sin foliatura y con un desorden tal que impedía tener un adecuado conocimiento de la trayectoria de cada uno. Esto también fue un elemento coadyuvante en el desenlace fatal.

Así el perito Carlos Alfredo Velasco en su informe y al declarar en debate dijo que “todos los legajos presentan un desorden administrativo no aceptable en una industria como la del transporte aéreo público de pasajeros en donde el seguimiento de la capacitación debe ser de primordial importancia para garantizar y consolidar la seguridad de operación. Ningún legajo tiene sus hojas foliadas asegurando de este modo un correlato adecuado e impidiendo la aparición de documentos faltantes”... “muchos documentos no están fechados y

carecen de firmas que acrediten su autor...el hecho de que la actividad aeronáutica no haya reparado en esa irregularidad es indicio de su ineficiencia como entidad fiscalizadora del desarrollo operativo de las líneas aéreas comerciales... el desorden administrativo en el área operativa demuestra también un aspecto negativo de la conducción empresarial. Al decir que no hay un control por parte de algún ente superior en la orgánica de la empresa, se intuye un divorcio peligroso entre la autoridad gerencial operativa y el resto de la organización, no existiendo ningún tipo de control sobre la gerencia de operaciones”.

El perito Lopez Camelo, del análisis de la documentación que le fuera encomendada, manifiesta como falencia: “incumplimiento de las normas que regulan los registros referentes a la obligación de mantener la documentación que acredite fehacientemente las distintas actividades de capacitación de los pilotos. Este desorden administrativo impide el seguimiento de las actividades registradas obstaculizando su control y cumplimiento.

El perito Jorge Preloocker también corroboró el desorden y la falta de rubricación por la Fuerza Aérea en el legajo de Weigel.

7. Vacaciones vencidas

Se encuentra acreditado en la causa que la empresa LAPA adeudaba vacaciones a la mayoría de los tripulantes de vuelo. Ellos surge de las testimoniales vertidas e incorporadas a la audiencia de debate junto al reconocimiento en el Acta de reunión n°4 realizado por los peritos intervinientes. Estos concluyen en que LAPA adeudaba vacaciones a la mayoría de pilotos al día 31 de agosto de 1999.

Debe recordarse que esta conducta desplegada por la empresa violentaba el régimen vacacional establecido por el Decreto 671/94. A mayor abundamiento, al propio Comandante Gustavo Weigel se le adeudaban 85 días de vacaciones.

El Convenio Colectivo n°140/95 E, la Ley de Contrato de Trabajo y el mencionado Decreto 671/94 regulan el régimen vacacional de los tripulantes en vuelo. Reitero aquí lo manifestado por el artículo 31 del mencionado decreto

cuando afirma “En cada año calendario, el miembro de la tripulación debe disponer de 30 días consecutivos de descanso- vacaciones anuales- que podrán tomarse en períodos no menores de 15 días. En la estación del año opuesta a dicha vacaciones anuales debe disponer además de 10 días consecutivos de descanso en la forma que convenga cada explotador con el miembro de la tripulación. Es obligatorio el goce de los días de vacaciones.”

Esta conducta antirreglamentaria constituye un elemento más que contribuye a elevar el riesgo permitido. Así lo afirma el perito Alejandro Juan Lopez Camelo. Del análisis de documentación que le fuera encomendada, fue enumerando las fallas que, unidas unas a otras, desembocaron en el accidente que nos ocupa. Así lo menciona al decir que existe incumplimiento y violación por parte de la empresa LAPA y la Autoridad de Aplicación de las normas legales que regulan las vacaciones de los tripulantes, al no ejercer el control y la fiscalización del efectivo cumplimiento de las disposiciones legales.

El perito Alfredo Velasco en el punto 7 (de su Síntesis General) menciona un “inadecuado manejo de descansos reglamentarios con el resultado de gran cantidad de tripulantes con más de 100 días de vacaciones no adjudicadas. Programar en vuelo a tripulantes en esa condición, coloca automáticamente al candidato y a la empresa en condición de cómplices respecto de la infracción de la reglamentación.

Judith Katez, testigo que declaró en la audiencia de debate y quien mantenía una relación afectiva con Gustavo Weigel afirmó que le debían vacaciones pero que no se las tomaba porque de hacerlo así tenían sobrecarga.

... “Está en infracción y no puede seguir volando en esas condiciones. En caso de que existan vacaciones pendientes de años anteriores, siempre a partir de la entrada en vigencia del Decreto 671, se labra un acta de infracción al piloto y a la empresa donde se establece que el piloto no puede volar hasta que regularice su situación respecto de las vacaciones. Ni para la autoridad aeronáutica ni para las empresas existen las vacaciones por ejercicios vencidos, deben tomarse en término” (dichos de testigo Rubén Jorge Ordas).

“He efectuado vuelos estando con vacaciones vencidas. No llevo la cuenta de las vacaciones que me deben. Desconozco quien dispuso no

desprogramarme de vuelo” (manifestaciones del testigo Alberto Jorge Mac Intyre).

El tiempo debido de vacaciones no tomadas y la continuación de las programaciones de vuelo en tales circunstancias, no sólo reflejaban conductas antirreglamentarias sino que, aunados a las demás circunstancias mencionadas anteriormente (legajos incompletos que impedían un seguimiento personal y profesional del piloto; deficiente instrucción con estándares no siempre positivos- léase Weigel entre otros-; falta o disminución de las políticas de seguridad de vuelo; malas programaciones de vuelo; sobrecarga en el trabajo de vuelo porque la empresa estaba en crecimiento) elevan de por sí el riesgo permitido constituyendo causales que determinaron el trágico desenlace del 31 de agosto de 1999.

8. Oficina de prevención de accidentes PREVAC

En el año 1997, a iniciativa de Valerio Diehl, Gerente de Operaciones, empieza a funcionar la oficina de PREVAC. Estuvo a cargo del piloto Raúl Novo quien dependía hasta junio de 1999 de la Gerencia de Operaciones y luego de allí de la Dirección General. Esto se cumplía con funciones solo de asesoramiento y de intercambio de información con otras empresas.

En la práctica no se advierte la efectividad de dicha oficina en cuanto a la detección de causas generadoras de posibles accidentes. A ello debe sumarse que no existe constancia de encuentros entre el Director General Boyd y/o el Presidente Deutsch junto a Raúl Novo a los fines de fijar y ejecutar las políticas pertinentes.

En las fuertemente afirmadas reuniones semanales entre Presidente y Director General de la empresa y en las diarias entre el Director General de la empresa y las distintas gerencias a fin de “conocer todo con lujo de detalles” como expresa Deutsch, no asistía quien tenía a su cargo la oficina destinada a detectar causas que pudieran atentar contra la seguridad del vuelo. Ausencia importante en la calidad de empresa que señalan haber querido emprender.

9. Instrucción. Presión de la empresa. Funcionamiento de la empresa.

Recordemos a LAPA en su proceso de formación, pasando de ser una empresa pequeña a lograr una gran expansión. En este proceso amplia el número de aeronaves, sin hacerlo propio con el plantel de pilotos. Esto conlleva a que los mismos sufrieran un detrimento en sus vacaciones reglamentarias porque había que cumplir con los vuelos programados en horarios indicados. Había que “ponerle el hombro a la empresa”.

Esto implicaba para los pilotos sobrecarga laboral que evidentemente derivaría en cansancio (no estamos hablando de fatiga aguda ni crónica), afectando seguramente su rendimiento físico, emocional y psíquico, derivando en un desenvolvimiento más exigido y afectando la seguridad de vuelo.

Eduardo Enrique Gaspari, testigo en la presente causa, manifiesta que “la empresa crecía y supone que las incorporaciones de personal no se ajustaban a las necesidades operacionales, no tenían dotación completa y por ese crecimiento de la compañía y para cumplir con la demanda comercial había que contar con las dotaciones para el vuelo”.

Guillermo Raúl Siri, Comandante de Aerolíneas Argentinas, manifiesta “en esa época LAPA tuvo expansión muy grande y en la industria aeronáutica estas expansiones tienen gran problemática para solucionar...”

El testigo Alberto José Miranda manifestó que “se podrían considerar presiones directas: la programación de vuelos con descansos vencidos en los pilotos (entiéndase vacaciones); y también indirectas al utilizar los días libres para realizar revisiones médicas, cursos o reuniones informativas previas a un vuelo”. Cuando se le pregunta qué tipo de presiones menciona “eran para que uno actúe de manera inapropiada, las presiones eran en general para todos”.

Gustavo Juan Spinelli afirmó... “que sin perjuicio de los reclamos hechos por él lo cierto es que no quería confrontar”.

En su indagatoria Gustavo Andrés Deutsch manifiesta que tenía un pleno conocimiento de todo lo que ocurría en la empresa y en igual sentido se manifiesta el Director General Rolando Patricio Boyd. El primero sostiene que mantenía una reunión semanal con el segundo que le permitía estar al tanto de todo lo que ocurría en LAPA. Él mismo revestía la calidad de piloto lo que le

permitía conocer más a fondo las situaciones y problemas que podría acarrearle su emprendimiento a fin de efectuar una detección temprana de cualquier adversidad.

Dice ser muy participativo y esto también lo corroboran el mismo Director General Boyd y las diversas gerencias operacionales que de él dependían. Sin embargo, dice desconocer que se debían vacaciones (cuando esta comprobado que así fue); que no sabía quién era Weigel hasta el momento del accidente (cuando el mismo tenía un largo y problemático desenvolvimiento en la empresa); que tiene acceso a todos los legajos (pero no recuerda si leyó el de Weigel o si le dieron un informe después del accidente); y que dicho accidente fue producto de un obrar humano imposible de preveer.

Por su lado el Director General Patricio Boyd manifiesta que, además, tenía reuniones diarias (puntualiza “a las ocho y quince aproximadamente”) con los gerentes de las diferentes áreas a fin de lograr un resultando del día anterior y poniéndose al tanto del nuevo día aeronáutico. Allí conocía todos los detalles ya que tenía a su cargo la dirección general de la empresa y, por ende, su seguridad. Pero ocurre curiosamente que no pudo advertir la conflictiva trayectoria de Weigel; su ascenso a Comandante; su programación con un futuro buen piloto pero en ese momento carente de experiencia (Copiloto Etcheverry); y, a mayor abundamiento, a esa reunión no asistía Raúl Novo encargado de la prevención de accidentes (PREVAC).

El crecimiento de la empresa en las condiciones en que se detalló anteriormente conllevó, seguramente a una concentración en el mejoramiento de tarifas, reducción de costos, mantenimiento de horarios y frecuencias establecidas, tratando de competir con las demandas del mercado aeronáutico. Había que buscar nuevos pilotos y formarlos para hacer frente a las exigencias. Pero un piloto requiere tiempo en su selección y en su formación teórica y operativa.

Esto se reflejó en los niveles de capacitación y significó presión para salir a trabajar respecto de los antiguos pilotos.

Una característica notable, que influyó en Weigel, era que pese a la repetición de errores que eran señalados permanentemente, se lo colocaba en condiciones de ser aprobado.

“...Más allá de las explicaciones brindadas...es a partir de allí donde queda prima facie demostrada la negligencia del accionar de los directivos de la empresa LAPA... pues no puede argumentarse que la calificación final es la única que debe tenerse en cuenta, ya que tales observaciones sobre las características de vuelo debieran servir para algo y no solamente para quedar archivadas en un legajo o para que sea solo el propio examinado quien las tenga en cuenta. Debiera existir un control efectivo y no meramente formal, de manera de posibilitar realmente que los pilotos superen las fallas cometidas”... “uno de los motivos que concurrieron en el accidente fue la falta de efectivo control y consecuente toma de medidas por parte de aquellas personas responsables de la firma con nivel decisorio en lo que hace a los efectos vinculados con la seguridad de los vuelos...” (CNac. A. Crim. Correc. Fed; Sala II, 15/07/2002, D., G. A y otros. “Régimen Penal Argentino”. Legis; 2009-2010. Bs. As. P241. Comentarios al artículo 196 del Código Penal).

Concluyo con las afirmaciones del testigo Alejandro Jorge Salvat, Gerente de Seguridad del Vuelo en Aerolíneas Argentinas en los años 1998 y 1999, quien dice que cunado pasó algo como este accidente hay que buscar dónde falló el sistema y que ello va más allá del olvido de alguien o de un error humano. Hay todo un sistema que está atrás para garantizar la seguridad de los aviones, hay varias cosas que fallaron para llegar a eso.

10. Actuaciones de Carlos Damián Peterson y Diego Adolfo Lentino

He tenido por debidamente acreditado que Carlos Damián Peterson en su carácter de titular de la Ex Dirección de Habilitaciones y Fomento del Comando de Legiones Aéreas (1997 y 1999),

A) No controló que la empresa LAPA S. A cumpliera con los requisitos obligatorios de poseer un Manual de Operaciones de Vuelo (M. O. V), debidamente aprobado para desarrollar sus actividades.

B) No implementó un sistema de inspección adecuado que contara con agentes que presentaran un nivel superior de instrucción al de los pilotos evaluados.

C) No observó la normativa a su cargo en cuanto le imponía controlar que la empresa LAPA S. A diese cumplimiento a los descansos mínimos obligatorios de su plantel de pilotos.

Esto será debidamente ampliado al momento de tratar la responsabilidad del mismo

En cuanto a Diego Alfonso Lentino, médico, el mismo no observó la normativa adherente a su cargo de Director del Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial (INMAE) (1998 a fines de diciembre de 1999).

Todo esto en cuanto ha quedado debidamente probado que los exámenes que estaban a su cargo, o el modo de ser implementados, para evaluar la situación psicofisiológica del aspirante a piloto, no resultaban adecuados, eran incompletos y/o estaban mal administrados, no logrando el cumplimiento de la finalidad por ellos perseguida.

Igual que el anterior ampliaré al momento de desarrollar la responsabilidad del mismo pero lo concluyo en que la conducta desplegada por los mismos fue contraria a la reglamentación vigente, contribuyendo a elevar el riesgo permitido convirtiéndose en una causa más desencadenante del accidente.

11. Conclusión

A modo de síntesis me remito a:

- 1) lo sucedido en el accidente del avión de L.A.P.A. S.A., además de la tragedia que ocasionó en el aspecto social y humano, representa un síntoma de la situación organizacional de la industria aérea argentina. Es también el desenlace de una multiplicidad de condiciones latentes en todo el sistema aeronáutico local.
- 2) Es un típico accidente producido totalmente por causas humanas. Nada ocurrió debido a condiciones meteorológicas no controlables, fallas mecánicas o de infraestructura adversas. Esto último sólo pudo haber contribuido a agravar las consecuencias finales debido a obstáculos peligrosos no reglamentarios en la zona de prolongación del extremo de la pista (cerco perimetral anti- colapsable, caseta de gas, etc.).

- 3) No se instituyó un seguimiento adecuado en la instrucción a través del mantenimiento de una documentación operativa prolija y ordenada con legajos personales disponibles
- 4) Inadecuado manejo de descansos reglamentarios, con el resultado de gran cantidad de tripulantes con más de 100 días de vacaciones no adjudicadas. Programar en vuelo tripulantes en esa condición, coloca automáticamente al candidato y a la Empresa en condición de cómplices respecto de la infracción de la reglamentación.
- 5) Se privilegian factores como la producción, el individualismo... el facilismo profesional a costa de la seguridad y la búsqueda de una verdadera cooperación grupal necesaria para superar situaciones de alta presión operativa.
- 6) Cuando la Empresa aerocomercial tiene como objetivo principal el logro económico a expensas del paraguas protector de las normas de seguridad, posiciona la operación aérea en situación de alto riesgo quebrando sus defensas.
- 7) Un sistema de inspección y habilitación ineficiente, incapaz de detectar situaciones veladas y latentes debido al diseño de su estructura y al desconocimiento integral de su tarea.
- 8) Una autoridad aeronáutica fiscalizadora permisiva con falta de idoneidad profesional en el campo civil y comercial, con una cultura castrense tanto en sus autoridades como en sus operadores y con un autoconvencimiento sincero pero irreal de efectividad laboral. Dentro de su organización jerárquica no existe auténtica autocrítica ni se evidencia búsqueda de su excelencia en su accionar.
- 9) Un organismo de contralor psicofisiológico, dependiente jerárquicamente de la misma autoridad aeronáutica militar a que pertenece, con despreocupación por la salud psíquica del personal de vuelo, que tiene la tarea de tomar decisiones de alto riesgo.

(Síntesis General. Pericia de Carlos Alfredo Velasco).

En idéntico sentido la pericia del Capitán Robert John Mc Innis, perito designado por Tribunales que se concentra en las cuestiones de aeronavegación y en las conclusiones y evaluaciones ya presentadas por los

peritos designados por el Tribunal, Carlos Velasco y Jorge Prelooker y por los peritos de parte Eduardo Laphitz, César Cernello y Jorge Dejean.

“Por supuesto que los Pilotos no actúan aisladamente. En algún punto reflejan la totalidad del sistema de aviación en el cual operan. Existen muchas condiciones inseguras latentes en el sistema de aviación que pueden facilitar los accidentes. Algunas de estas cuestiones latentes pueden estar inactivas durante años antes que se activen en combinación con algún acto arriesgado y otra condición de inseguridad. Ningún sistema de aviación es perfecto pero el sistema deberá tener las suficientes garantías para evitar errores antes que estos errores causa en un accidente o serios incidentes.”

“Sabemos que la mayoría de los accidentes están causados por el error humanos. Pero estos errores no están limitados a los seres humanos en la cabina. De alguna manera todo el sistema de aviación está concentrado en la tripulación de cabina. La prevención de accidentes es una responsabilidad compartida que va más allá de la cabina. La resistencia al sistema de aviación o tolerancia de errores es un parámetro de seguridad más crítico que el número y la naturaleza de los errores. El sistema posee muchas herramientas a su disposición para evitar, resolver, o mitigar errores antes de que se produzca una catástrofe. Estas herramientas incluyen políticas y procedimientos, selección de estipulación, monitoreo e información, liderazgo y promoción de una cultura de seguridad. En mi opinión, varias secciones del sistema de aviación decepcionaron al público en este accidente.”

“ La autoridad en aviación civil en la República Argentina: esta autoridad tiene la responsabilidad de proporcionar las normas adecuadas respecto a las licencias del personal, operaciones de las aeronaves y la continúa aeronavegabilidad. Del accidente en aeroparque parece que la aviación civil está tratada como una división de la Fuerza Aérea y no como una entidad madura, autosuficiente, que pueda actuar por sí misma. Por ejemplo, los registros de capacitación del Capitán Weigel y del CoPiloto Etcheverry muestran que los responsables de evaluar y certificar su competencia, fue personal de la Fuerza Aérea, activo o recientemente retirado, con una experiencia mínima en aviación civil. A este respecto, la OACI ha identificado en muchas de sus evaluaciones de seguridad que

existe “falta de personal calificado y experimentado”. Los Pilotos de la Fuerza Aérea están altamente calificados, pero poseen poca experiencia en aeronavegación comercial. La supervisión de la seguridad de la aviación comercial y la certificación de los Pilotos comerciales deberá ser realizada por aquellos que estén ampliamente familiarizados con las operaciones de aerolíneas comerciales y con la aeronave que estos Pilotos deben operar.... La práctica usual de que los inspectores de la Fuerza Aérea rápidamente sean promovidos a posiciones senior en una compañía no promueve un alto estándar de supervisión de seguridad.”

“Una clara política de seguridad corporativa es esencial. Esta política deberá establecer la filosofía de la compañía en lo que respecta a la seguridad...” “una política de seguridad correctamente escrita mostrará que el Director Ejecutivo asume la total responsabilidad por la seguridad dentro de una compañía.”

“El establecer un comité de seguridad efectivo es otro punto importante en el programa de seguridad de la compañía. Un comité de seguridad se debe reunir regularmente para identificar y tomar medidas para rectificar las deficiencias de seguridad que impactan en las líneas de responsabilidad. Los miembros de este comité deberán ser gerenciales y no gerenciales. Si los miembros del comité de seguridad son los correctos pueden resolver cualquier cuestión e implementar cambios para mejorar los objetivos de seguridad globales de la compañía. L.A.P.A. S.A. estableció un comité de seguridad (PREVAC) en 1997 pero no está claro si ese comité era un comité de seguridad efectivo... los sistemas de informe de seguridad son herramientas de seguridad útiles... La gente que trabaja en el sistema y posee conocimientos de las operaciones sabe cuando algo anda mal. Debe poder reconocer y tener los medios para informar prácticas y situaciones no seguras. Deberá tenerse en cuenta que las organizaciones con una fuerte cultura de seguridad tienen un alto grado de apertura e información y las decisiones son abiertas y están disponibles y no son secretas o políticas. Una compañía demostrará una fuerte cultura en seguridad cuando recabe información de seguridad, la analice rigurosamente, actúe agresivamente en las conclusiones y realice los seguimientos y análisis de sus propios progresos en identificar, analizar y resolver sus problemas de seguridad.

No hay evidencia que al momento del accidente L.A.P.A. S.A. contara con un sistema de información de seguridad. Los registros de la compañía son deficientes. Los registros de capacitación disponibles deberían haber sido suficientes para indicar que el Capitán Weigel poseía problemas **recurrentes** de competencia que requerían más capacitación y experiencia antes de ponerlo a comandar una aeronave. Un enfoque casual respecto de la seguridad por parte de la gerencia generalmente repercute en los empleados. Por ejemplo: ¿por qué el Sobrecargo del 3142 no cumplió con el principio de cabina estéril detallado en el Manual de Operaciones de Vuelo?”

“Además de coincidir con las conclusiones finales de Prelooker, debe destacarse el concepto de “cadena de errores” al cual hace mención. Este concepto significa que existen muchos “vínculos” que están relacionados antes que la “cadena” tome forma y el accidente sea inevitable. Una ruptura en la cadena en cualquier punto podría prevenir un accidente. Esta es la razón por la cual cuando muchos accidentes son el resultado de error humano, las compañías de aviación comercial y la autoridad de supervisión deben resaltar las capacidades tales como liderazgo, preparación y planeamiento, briefing, monitoreo e información, conciencia situacional, comunicación, toma de decisiones, gestión de la carga de trabajo y manejo básico de la aeronave.”

“En mi opinión los factores sistémicos que contribuyen al accidente deben ser siempre considerados. El comportamiento humano no ocurre en un vacío, es un reflejo de la cultura corporativa y regulatoria en la cual tiene lugar. Debido al progreso tecnológico las fallas más importantes en los equipos y aquellas operativas son rara vez la causa principal de las rupturas de las defensas de seguridad del sistema. Estas rupturas se producen como consecuencia de las fallas en la toma de decisiones de los seres humanos que ocurren dentro de los sectores gerenciales. Cuando el registro de un accidente es cuidadosamente examinado luego del hecho, en líneas generales es muy obvio que la situación iba a producir un accidente”...

C. Autoría y responsabilidad criminal.

Determinada la existencia de los hechos motivo de este juicio, cabe analizar en esta instancia la responsabilidad que en los mismos le pudiera haber a los procesados.

En consecuencia, pasaré a analizar la situación de cada uno de ellos:

1.- Gustavo Andrés Deutsch

Se tiene por debidamente acreditado que Gustavo Andrés Deutsch no observó los reglamentos inherentes a su cargo de Presidente de la empresa L.A.P.A. S.A. -de conformidad con las pautas que surgen del Manual de Operaciones de Vuelo (versión 1997 y 1999) de dicha firma-, los que surgen de las normas que se indican a continuación:

a) **Art. 131, inc. 2º, C.A.:** “Para realizar trabajo aéreo en cualquiera de sus especialidades, las personas o empresas deberán obtener autorización previa de la autoridad aeronáutica sujeta a los siguientes recaudos: ...

2. poseer capacidad técnica y económica de acuerdo a la especialidad de que se trate...”

b) **Art. 135, C.A.:** “... la autoridad aeronáutica... podrá declarar la caducidad de la concesión o el retiro de la autorización conferidas para la explotación de actividades aeronáuticas comerciales en las siguientes circunstancias:

1.- Si el explotador no cumpliera las obligaciones substanciales a su cargo...

8.- Si el explotador dejase de reunir cualquiera de los requisitos exigidos para la concesión o autorización....”

Ahora bien, ha quedado acreditado a través de la copiosa prueba reunida en el debate que la firma dirigida por Gustavo Andrés Deutsch no poseía la capacidad técnica y económica exigida por la regulación respectiva para desarrollar la actividad aerocomercial, circunstancia que derivó –conforme se desarrollará aquí- en la producción de un resultado lesivo típicamente relevante para el derecho penal, esto es, la tragedia del vuelo 3142.

En primer lugar, corresponde detenernos en un aspecto que resulta fundamental a fin de comprender el modo en que Gustavo Andrés Deutsch

comandaba la empresa L.A.P.A. S.A: se trataba de una conducción empresarial personalista, ejercida a través de una fuerte y constante presencia en todos los niveles y sectores, que se manifestaba a través de frecuentes reuniones de staff en las que se discutían diversas contingencias de cada una de las áreas operativas de la compañía.

Lo expuesto se desprende de las propias declaraciones del imputado Deutsch, brindadas al momento de prestar declaración indagatoria ante el Juzgado instructor. En esa oportunidad, manifestó que era habitual que permaneciera entre 13 y 14 horas diarias en las oficinas de la empresa y que “cuando se encontraba en Buenos Aires participaba en las reuniones gerenciales que por su indicación se realizaban semanalmente y a la que concurrían todos los gerentes de área y el gerente general. Manifestó que allí se enteraba de todo lo que acontecía en la empresa con lujo de detalles, y lo que sucedía en esas reuniones estaba dirigido a mantener al máximo la excelencia de los servicios siendo el bien máspreciado de la empresa la capacitación de su gente. En relación al comandante de la aeronave siniestrada, manifestó que hasta el accidente no sabía que existía Gustavo Weigel. Que luego del accidente vio sus antecedentes. Que no recuerda si vio el legajo de Weigel después del accidente o le dieron un informe sobre él. Que tenía posibilidad de acceder a los legajos de todos los empleados de la empresa y, por lo tanto, de todos los pilotos. Que respecto del hecho investigado se trató de un error humano y no hay manera de prevenir este tipo de accidentes. Que no tenía conocimiento y no creía que existieran vacaciones atrasadas en la empresa”... “Que respecto del vuelo rasante efectuado por el Comandante Weigel sobre las playas de Villa Gesell recuerda que le efectuaron un comentario al respecto pero que no conocía los detalles y que no tenía conocimiento si se había cumplido alguna medida disciplinaria.”

Estos extremos fueron corroborados por los testigos Eduardo Otondo, María Victoria Gnecco, Julio Andrés Lorenzetti y Ricardo Wilson – Directivos y Secretarios de la firma-, como así también por los imputados Boyd, Diehl, Chionetti y Arzeno. Esta última incluso afirmó que el Presidente de la compañía tenía una dedicación especial y que no se mostraba distante o poco interesado por el devenir de la empresa.

Lo expuesto precedentemente cobra especial relevancia al momento de analizar las deficiencias técnicas y económicas que presentaba la firma L.A.P.A. S.A. -las que operaron en detrimento de la seguridad de vuelo- y que permiten demostrar que su Presidente obró en forma negligente al no observar las disposiciones que establecían las condiciones mínimas en las que debía funcionar una empresa dedicada a la aeronavegación comercial.

En este sentido, han sido esclarecedoras las pericias contables que se han realizado en autos.

El informe final de la Dirección de Inteligencia Fiscal y Aduanera de la AFIP –que fuera ratificado en el debate por los Contadores Emlek y Ocamica-, realizado respecto del período abarcado entre los años 1994 y 1999, reveló que se incrementaron las variables de ventas, pasajeros transportados, personal, horas de vuelo y aviones utilizados, con excepción de la relación empleados por avión, tópico en el que se observó una disminución.

Asimismo, del estudio pericial contable realizado por los peritos Chyrikins, König y Buenaventura surge también que la empresa L.A.P.A. S.A. se encontraba en expansión, pero que la misma no fue uniforme en todos los rubros de la empresa, habiéndose incrementado el número de aeronaves, pero sin ampliarse la cantidad de empleados.

Esto significó que el personal no fuera suficiente para el cumplimiento de la programación de vuelos estipulada y que, en consecuencia, debieran cubrirse mayor cantidad de vuelos con la misma cantidad de tripulantes. Esta situación originó –como se verá más adelante- diversos reclamos por parte de los pilotos respecto de los días de descanso adeudados.

Eduardo Enrique Gaspari, al deponer testimonialmente (que trabajó en L.A.P.A. S.A. hasta el año 2002 en carácter de Comandante y actualmente lo hace en LAN Argentina), manifestó que “la empresa crecía y supone que las incorporaciones de personal no se ajustaban a las necesidades operacionales, no tenían dotación completa y por crecimiento de la compañía y para cumplir con la demanda comercial era una forma de contar con las dotaciones para el vuelo”. Enrique Eduardo Agro, al declarar como testigo en la audiencia manifiesta que “los bajos costos tienen que ser compensados de alguna manera y algunas

empresas en África o Centroamérica estiran el mantenimiento de los aviones o el confort al pasajero para bajar los costos. Una deuda generalizada de vacaciones con sus empleados es probable que se incurra en eso para bajar los costos”.

Guillermo Raúl Siri, al declarar como testigo dijo que fue empleado de L.A.P.A. S.A. y manifiesta que “descubrió que había idiosincrasias distintas en L.A.P.A. S.A. y en Aerolíneas Argentinas. Que para ser comandante en Aerolíneas Argentinas pasaban entre 10 y 15 años. L.A.P.A. S.A. era una cosa nueva en Argentina y la impresión que se tenía desde afuera era que se expandía con aviones muy modernos y eso todo en muy poco tiempo”.

Asimismo, ha quedado acreditado que las inversiones que pudieron haberse realizado en dicho período fueron destinadas a la expansión en el mercado, dedicando los esfuerzos a ofrecer un sistema “multitarifario” dirigido a la captación de mayores clientes, en lugar de aplicarlas a sectores vinculados con la seguridad de vuelo.

Esta política de expansión en el mercado, con las características antes señaladas, llevó a una flexibilización en la observancia de los estándares fijados por las normas nacionales e internacionales para el desarrollo de la actividad aeronáutica, la que se vio reflejada, esencialmente, en el área operativa (Gerencia de Operaciones) de la empresa, la que por normativa del Manual de Operaciones de Vuelo (M.O.V.) sigue las directrices y objetivos estipulados por la presidencia.

La principal consecuencia de dicha política fue, entonces, el abandono del principio de seguridad de vuelo, que se evidenció a través de las distintas deficiencias que, como se desarrollará más adelante, pudieron verificarse dentro del funcionamiento de la empresa.

Estas están vinculadas, fundamentalmente, con la falta de tripulación suficiente para cubrir los mayores vuelos programados, que derivó a su vez, en exigencias y presiones dirigidas hacia los empleados reclamando mayores esfuerzos para cumplir con las tareas adicionales, en detrimento del adecuado descanso entre vuelos y en las vacaciones de los pilotos.

Resulta conveniente destacar aquí una circunstancia que no puede dejar de ser señalada, cual es la propia condición de piloto de Gustavo Andrés Deutsch, que lo colocaba en una situación diferenciada respecto de un

empresario medio, cual es la de contar con un conocimiento técnico específico que lo obliga a extremar todas las condiciones de seguridad aérea de su empresa.

Todas las manifestaciones permiten tener por acreditado que Gustavo Andrés Deutsch, en su carácter de Presidente de L.A.P.A. S.A. no observó la normativa inherente a su cargo, relativa a las condiciones técnicas y económicas en las que debía funcionar una empresa de aeronavegación comercial a fin de preservar la seguridad aérea y evitar resultados lesivos como el que nos ocupa.

Gustavo Andrés Deutsch, siendo su rol el de garante de la seguridad de vuelo, ha creado un riesgo jurídicamente desaprobado que se ha visto realizado en un resultado típicamente relevante para el derecho penal.

Las inobservancias en las que incurriera constituyeron un incremento del riesgo generando una cadena causal de hechos que desembocó en la producción del accidente del vuelo 3142 y en la causación de las muertes y lesiones de las víctimas del suceso.

Conducta alternativa conforme a derecho

Conforme ha quedado probado, al momento de analizar la responsabilidad que le cupo a Gustavo Andrés Deutsch, en su carácter de Presidente de la empresa L.A.P.A. S.A., es que si el nombrado hubiera observado las normas antes citadas, relativas a las condiciones en que debía operar la empresa a su cargo a fin de preservar la seguridad de vuelo, la seguridad operacional aérea de la firma no hubiese sufrido los menoscabos que se han comprobado y, en consecuencia, no hubiese operado bajo las condiciones deficientes en las que funcionó.

Asiste razón a la querrela cuando afirma que “Deutsch desconoció, permitió o possibilitó, la conformación de un terreno propicio para desembocar en un incidente o accidente como en definitiva sucedió”... actuó “dejando permanentemente brechas latentes que se prestaban a una cadena de irregularidades que de manera determinante vedaban el principio de seguridad de vuelo” (pericias de Velazco, Prelooker y López Camelo). Recordemos que él mismo tomaba las decisiones relevantes de la empresa. Entiendo que omitió supervisar que la Gerencia de Operaciones designara como comandante del

Boeing 737-200 a Gustavo Adolfo Weigel a pesar de que sus antecedentes eran descalificantes para ejercer esta función. Permitió desarrollar un sistema violatorio del régimen vacacional establecido por el Decreto 671/94. Esta deuda vacacional está corroborada en autos a través de los testimonios de los pilotos. Bástese recordar que al propio Weigel se le adeudaban 85 días de vacaciones al momento del siniestro. También fue negligente al no controlar las programaciones de tripulación especialmente las de Weigel y Etcheverry por las características particulares de cada uno y también omitió controlar que las respectivas gerencias llevaran ordenadamente el registro de los antecedentes personales y profesionales del personal operativo, ya que era la única manera de conocer ciertamente las posibles falencias de cada uno.

Estas circunstancias hubieran incidido, claramente, en que la programación de los vuelos y el control de las condiciones en que se encontraban los pilotos hubiesen permitido evitar el resultado de lesiones y muerte acaecido en el vuelo investigado.

Su obrar ha resultado negligente, imprudente y violatorio de las normas que reglamentan su actividad quedando atrapada por la norma penal del artículo 196.

Ámbito de protección de la norma:

En este caso, como ya se señalara, la culpa antirreglamentaria verificada respecto de Deutsch es la violación a lo dispuesto en los arts. 131 y 135 del Código Aeronáutico.

A través de las obligaciones allí impuestas, se busca que las empresas dedicadas a la aeronavegación comercial tengan una capacidad técnica y económica suficiente para realizar inversiones y operaciones financieras que en todo momento garanticen la seguridad de vuelo. Como asimismo conductas que demuestren la pericia, prudencia y la diligencia necesarias para el cargo de garante de dicho principio que ostentaba.

En conclusión, el resultado lesivo verificado en autos se encontraba bajo el manto de protección de las normas que no fueron observadas por Gustavo Andrés Deutsch.

Principio de confianza:

Las funciones y obligaciones que debía cumplir Deutsch eran inherentes a su cargo de Presidente de la empresa, razón por la cual los incumplimientos probados no pueden ser descargados en ningún otro integrante de la misma.

A ello deben añadirse dos circunstancias que ya fueron analizadas en el apartado respectivo: la condición de piloto de Deutsch –que le brinda un conocimiento específico respecto de cuestiones técnicas propias de la materia- y el modo personalista de llevar adelante la empresa.

Se ha señalado que el mismo ejercía su cargo mediante una constante y fuerte presencia en todos los niveles y sectores y que realizaba reuniones semanales en las que tomaba conocimiento del funcionamiento y las novedades de cada una de las áreas operativas de la compañía.

Es así que la presidencia a cargo de Deutsch era quien establecía el modo en que debía trabajar la empresa, siendo conocedora de las falencias con las que estaba funcionando el área operativa.

Puede concluirse que su falta de control como máxima autoridad en la estructura empresaria y la ausencia de medidas que colocaran a la seguridad de vuelo como principal objetivo a preservar, contribuyeron al resultado lesivo.

Como consecuencia, la creación del riesgo jurídicamente desaprobado por parte del imputado Deutsch conlleva a un resultado típico que importa para el derecho penal.

2.- Rolando Patricio Boyd

Se tiene por debidamente acreditado que Rolando Boyd no observó los reglamentos inherentes a su cargo de Director General de la empresa L.A.P.A. S.A, las que están establecidas en el capítulo 2.2.5 del Manual de Operaciones de Vuelo de la firma, versión 1999.

Esa normativa expresa que el Gerente General de L.A.P.A. S.A. era el responsable de la seguridad aérea y de quien dependía la Gerencia de Operaciones.

Asimismo, incumplió la normativa que lo obligaba a tomar todas las medidas de vigilancia y control de las Gerencias de la compañía, en especial de aquellas vinculadas con la seguridad operacional, que están incluidas en el Capítulo 2.2.1 del M.O.V. 1997 y 1999.

Se ha probado, a lo largo del debate, que Rolando Patricio Boyd ejerció un deficiente control sobre la Gerencia de Operaciones, concretamente en los siguientes aspectos:

1) No controló la dotación del plantel de pilotos de la empresa, en cuanto a que el mismo estuviera acorde a las operaciones que realizaba la compañía, en particular durante el período de “expansión” de la misma.

Esta circunstancia, como se verá más adelante, derivó en el ejercicio de presión por parte del nivel jerárquico de la compañía sobre los empleados, quienes se vieron obligados a volar en condiciones que afectaban la seguridad aérea, en particular, por encontrarse vencidos en sus períodos vacacionales.

2) No controló los criterios de selección y promoción de tripulantes que se estaban empleando en los sectores a su cargo ni el nivel de capacitación de los mismos, en particular, respecto del comandante Weigel y del primer oficial Etcheverry.

3) No controló la programación para la capacitación en recurrencia de CRM del comandante Weigel.

En primer lugar, corresponde realizar una referencia al modo en que Rolando Patricio Boyd ejercía su cargo, según surge de sus propias manifestaciones al prestar declaración indagatoria.

El nombrado tenía un conocimiento cabal del giro de la empresa y conocía a fondo la operatoria financiera de la firma, al punto de ser quien sugirió el ingreso de quien fuera el Gerente de Finanzas.

El propio Boyd señaló que en ausencia del Presidente Deutsch le eran delegadas las funciones de ese cargo, además de las tareas gerenciales que desempeñaba.

Asimismo, reconoció que tenía un contacto directo con los distintos sectores de la empresa, en particular de las tres gerencias inferiores del área operativa (Operaciones, Mantenimiento y Atención al Pasajero), con quienes

efectuaba reuniones todas las mañanas. Mantenía además una presencia física importante y conocía a la mayoría de los empleados.

Era también el receptor directo de los problemas que se presentaban en el sector operativo, quienes le elevaban todas sus inquietudes.

Lo expuesto tiene especial relevancia al momento de analizar las deficiencias que presentaba la firma L.A.P.A. S.A., las que operaron en detrimento de la seguridad de vuelo y permite demostrar que Rolando Patricio Boyd obró en forma negligente.

1) Ahora bien, en relación a la primera de las deficiencias señaladas, esto es, la insuficiencia del plantel de pilotos para cubrir el volumen creciente de vuelos que realizaba la empresa, debe señalarse que la misma incidió directamente sobre el personal y se tradujo en una sistemática presión sobre el mismo, el cual debió cumplir con sus obligaciones laborales en condiciones no seguras.

Una gran cantidad de pilotos que prestaron declaración testimonial en el debate sostuvieron que el crecimiento de la empresa implicó que se les negaran las vacaciones reglamentarias, obligándoselos a volar sin el adecuado descanso, situación a la que accedían para colaborar con la empresa en su período de expansión.

Así lo sostuvieron, por ejemplo, los pilotos Alfredo Raúl Bredeston y Jorge Luís Rodríguez, quienes señalaron que estaban al límite o con deuda de vacaciones y que ello respondía a que la empresa estaba en crecimiento, por lo que había que trabajar mucho. También Gustavo Ruiz de Gallareta señaló que la deuda de vacaciones en L.A.P.A. S.A. era generalizada, que la empresa estaba sub-dotada y que se volaba mucho.

Gustavo Juan Spinelli manifestó que al momento del accidente se le adeudaban 30 días de vacaciones del año anterior, circunstancia que le manifestó a Borsani. Explicó que las vacaciones les eran negadas por la necesidad de volar ante la llegada de los nuevos aviones. Sin embargo, explicó que él no quería confrontar.

Fernando Enrique Aras dijo que se le debían 60 o 70 días, acumulación que se debía al crecimiento de la empresa.

El testigo Napoleón Taboada recordó un episodio que denominó como “bastante serio”. Explicó que en los cursos de CRM se les recomendaba no volar con otro comandante. Relató que en una oportunidad lo programaron en esas condiciones, por lo que pidió el cambio de éste por un primer oficial. Al no darse el cambio, se negó a realizar el vuelo. Ante esta situación, fue sancionado con veinte días de suspensión y amenazado con ser echado de la empresa. En consecuencia, preocupado por su estabilidad laboral y económica, dijo que decidió no realizar ningún tipo de acción.

Al respecto, Raúl Novo, ex comandante y funcionario de PREVAC señaló que lo sucedido con Taboada es un caso de presión.

Alberto José Miranda dijo que, en su experiencia, hubo varios supuestos de presión. Ellos fueron, además de la deuda de vacaciones, la programación de vuelo con descansos vencidos, y la utilización de los días de descanso para realizar revisiones médicas, cursos o reuniones informativas previas a un vuelo, que las presiones directas eran de programación y las indirectas consistían en el pago de un plus por horas de vuelo, lo que incitaba a los pilotos a no tomarse vacaciones. El testigo señaló que, a su criterio, esta cuestión se debía a que si todos los pilotos volaban más tiempo, no se requería el ingreso de más tripulantes, lo que implicaría para la empresa una erogación económica, que todo se trataba de una cuestión económica o de ahorro.

Como ya se ha señalado en varias oportunidades, al piloto Gustavo Adolfo Weigel se le adeudaban 85 días de vacaciones. Al respecto, señaló su psicólogo De Renzis que por poca disponibilidad de tiempo su paciente había dejado de concurrir a las sesiones y cancelaba citas, hasta que finalmente le dijo que hasta tanto no tuviera mayor tiempo disponible, suspendería el tratamiento. Manifestó que “lo atendió durante tres años aproximadamente hasta cuatro meses antes del accidente en que dejó de asistir alrededor del mes de abril de 1999; que quería ser piloto para ganar más dinero para sus hijos; que ante el fracaso de ascender sentía frustración; que deja la terapia porque estaba muy ocupado trabajando de piloto y que no tenía espacio; y que en él la frustración

conlleva a la ansiedad"... "la cuestión económica era para él un objetivo a cumplir".

La testigo Judith Katez, al deponer en la audiencia, manifiesta que mantenía una relación afectiva con Gustavo Adolfo Weigel, agrega que "sabía que le debían vacaciones y bastantes, porque habían hablado que volaba mucho, no sabe si estaba cansado pero decía que ellos tenían sobrecarga".

Carlos Alberto Palacio Alliaga, piloto en actividad manifiesta que "un comandante que no tomó las vacaciones anuales está en falta, está inhabilitado técnicamente para volar; la falta de Weigel la pagó con su vida, no se tomó las vacaciones, está inhabilitado técnicamente".

En igual sentido se expresaron varias auxiliares y comisarios de abordaje, quienes señalaron que, además de las deudas de vacaciones, se producían otro tipo de irregularidades debido al crecimiento repentino de la empresa L.A.P.A. S.A.

Mariana Judith Aristegui señaló que el briefing no se hacía por falta de tiempo. Andrea Noemí Kong recordó que en un vuelo un tobogán no enganchaba pero como el avión estaba lleno de gente –incluso por sobre la capacidad permitida- el viaje se realizó igual.

Rosario Moreno Bourse dijo que se volaba vencido porque había que ponerle el hombro a la empresa y que, además, si no se volaba vencido se perdía el trabajo.

Mariana Llovera relató que Verónica Tantos –comisario de abordaje de la nave siniestrada- no estaba conforme con la empresa por el cansancio que le generaba trabajar en L.A.P.A. S.A.

Jorgelina Edith Biré recordó que en la empresa se presionaba a quienes no eran firmes en sus decisiones. Que a veces un piloto declaraba que un avión estaba "no go", pero la empresa designaba a alguien en su reemplazo y el vuelo salía igual. En relación a las azafatas, explicó que tenían miedo a perder el trabajo, pero que en algunos casos lo abandonaron porque les comenzó a dar miedo volar en una empresa a la que denominó insegura.

María Victoria Bartet explicó que el plan de vuelo mensual no era respetado, por lo que decidió irse junto con otras compañeras, ya que otras empresas le parecían de mejor nivel.

Finalmente, Julieta Díaz recordó que en un vuelo a Bariloche los asientos fueron sobrevendidos, por lo que hubo gente que debió viajar en los baños, en el cockpit y en las puertas de la aeronave. Que, a su entender, situaciones como esa comenzaron a presentarse cuando la empresa comenzó a crecer, crecimiento que se dio de forma desorganizada. Relató también que muchas veces volaba vencida y que tampoco en vuelo tenía un buen descanso porque, por ejemplo, en vuelos al Caribe, el asiento de descanso se vendía a los pasajeros.

Corresponde señalar ahora las conclusiones a las que arribaron los peritos que actuaron en autos respecto de la presión laboral que ejercían los mandos gerenciales de L.A.P.A. S.A. sobre la tripulación.

El Comandante Velasco señaló que las sanciones aplicadas a los pilotos por negarse a volar en condiciones no seguras representan casos de presión. Señaló además que toda presión contamina las decisiones. Agregó que esta presión empresarial se refleja en la faz psicológica del empleado y que el temor a perder el trabajo es superior al de perder la vida.

El perito Velasco pudo constatar, al estudiar los legajos de los pilotos, que la situación de deuda vacacional se presentaba en el caso de gran cantidad de comandantes. Por ejemplo, Gazzera (70 días de deuda vacacional), Novo (105 días), entre otros. Afirma que trabajar en estas condiciones debilita defensas y crea posibilidades de producción de accidentes.

Como es posible observar, la deuda de vacaciones era una situación generalizada en la empresa y, por lo tanto, no podía ser desconocida por las autoridades de la misma, en especial por el Director General.

Así lo manifestó la imputada Arzeno al prestar declaración, pues sostuvo que cuando ella ingresó a la compañía tomó conocimiento de la deuda generalizada.

Al respecto, el perito López Camelo señaló que los pedidos de licencia circulaban por toda la compañía, es decir que la organización conocía de esta violación y decidió no sanearla.

Asimismo, prestó declaración el inspector de Fuerza Aérea Dellepiane, quien explicó que el piloto al que se le adeudan vacaciones no debería seguir volando, como así también que la empresa es responsable en programarle las vacaciones.

Finalmente, fue oída Mónica Flora Risotto, quien se desempeña en la Asesoría Legal de la Dirección de Negociación Colectiva del Ministerio de Trabajo, Empleo y Formación de Recursos Humanos. La nombrada señaló que la razón de las vacaciones es higiénica, de descanso, por ese motivo no puede trabajarse en vacaciones. Explicó que la empresa tiene la obligación de exigirle al trabajador que se tome vacaciones. Señaló que las vacaciones pueden ser acumuladas, pero sólo en un tercio y que toda falta de descanso gravita en forma negativa en el desempeño de los empleados.

En consecuencia, ha quedado demostrado que Rolando Patricio Boyd incumplió las obligaciones a su cargo en su tarea de control de las funciones inherentes al Gerente de Operaciones, al no constatar que las operaciones de vuelo se realizaran en las mejores condiciones de seguridad y con absoluto respeto a las normas que regulan la materia.

2) Asimismo, se tiene por acreditado que Rolando Patricio Boyd incumplió las obligaciones a su cargo al no controlar los niveles de exigencia que las gerencias a su cargo tenían en cuenta al momento de seleccionar al personal de vuelo de la empresa.

En primer lugar, debe señalarse que el nivel de instrucción del comandante Weigel y del copiloto Etcheverry ha quedado demostrado a través de las consideraciones que ya se realizaron en relación al contenido de sus legajos.

Sin perjuicio de ello, durante el debate pudo advertirse la existencia de otros casos de tripulantes que no contaban con un perfil profesional adecuado, pero que fueron contratados o promovidos por L.A.P.A. S.A. para quedar a cargo de una aeronave comercial.

Así lo señaló Oscar Juan Alberto Digilio, quien explicó que en L.A.P.A. S.A. la carrera para ser comandante era más fácil.

También Jorge Mario Malatini refirió que se presentó en la entrevista en L.A.P.A. S.A. porque unos amigos le comentaron que allí era más fácil y que podía llegar a ser comandante luego de muchos años como copiloto.

José María Cao, por su parte, dijo que L.A.P.A. S.A. era una empresa en expansión y, por lo tanto, no tenía los pilotos con los niveles de experiencia requeridos.

Por otra parte, José Luís Chara relató que por haberse copiado en un examen en el INMAE le retiraron su licencia por tres meses. Refirió que transcurrido ese plazo se contactó con Valerio Diehl, quien lo reintegró inmediatamente, ya que L.A.P.A. S.A. estaba necesitando pilotos. Señaló que a tal efecto no tuvo que rendir nuevos exámenes de ingreso o entrenamiento.

Resta señalar el caso de los pilotos que estuvieron al mando del vuelo 3142. Como ya se señaló, Gustavo Adolfo Weigel fue designado comandante con 1186 horas de vuelo, sin reunir el requisito de 1500 horas como copiloto de jet en L.A.P.A. S.A.

Luís Adolfo Etcheverry, por su parte, ingresó a la empresa con una insuficiente instrucción para copiloto y mediando sanciones disciplinarias.

Concretamente, la sanción que presentaba Etcheverry fue impuesta por el Jefe de la Región Aérea Noroeste del Comando de Regiones Aéreas, por aterrizar el día 3 de mayo de 1998 en el Aeródromo de Río Cuarto fuera del horario de operación, sin planificar correctamente el vuelo y mientras se desempeñaba como comandante de la aeronave SW 2/L, que fue calificada como riesgosa y temeraria. Además, Etcheverry tenía una inhabilitación temporal levantada el 15 de diciembre de 1998. Según surge de los legajos secuestrados en L.A.P.A. S.A., el nombrado tuvo la entrevista de ingreso a la empresa el 27 de octubre de ese mismo año, la cual fue realizada por Diehl y Nóblega.

De lo expuesto hasta aquí queda demostrado que Boyd no controló a sus dependientes en el modo de selección de los tripulantes que pertenecían a la empresa, el cual se realizó incluso en contra de las propias normativas de la misma, afectando, de ese modo la seguridad aérea.

3) El tercer aspecto en el que se ha demostrado que Boyd actuó en forma negligente es el relativo a la programación para la capacitación en recurrent de CRM de Gustavo Adolfo Weigel.

Conforme ha señalado el perito Prelooker, el entrenamiento en CRM busca un incremento en las condiciones generales de seguridad, el que se logra a través de la producción de los siguientes resultados en los pilotos: autoconocimiento de las propias limitaciones, modificación de actitudes y estilos no sanos para la seguridad y eficiencia del trabajo a realizar, creación de la conciencia de la sinergia a través de un adecuado trabajo en equipo dentro de la cabina.

Asimismo, en el aspecto operacional se busca: creación de una disciplina de trabajo en cabina que propenda a la observancia estricta de todos los procedimientos establecidos por el fabricante y la empresa; adquisición del concepto de doble monitoreo, mantenimiento de una conciencia situacional vigilante que permita la respuesta rápida y correcta a cualquier situación anormal o la previsión y neutralización de tales situaciones.

Ahora bien, ha quedado demostrado que al momento del accidente el comandante Weigel había pasado en 27 días el año previsto para el recurrent anual de CRM.

La obligatoriedad del adiestramiento en CRM surge de la disposición 37/97 del Comando de Regiones Aéreas, dictada el 7 de abril de 1997. En el capítulo 9.3 se considera mandataria a la instrucción en estas disciplinas -factores humanos y gerenciamiento de los recursos humanos- para el personal afectado a la operación de aeronaves. Asimismo, se dispone que durante el transcurso del año 1997 las empresas aéreas deberán poner en vigencia su propio programa de CRM.

Posteriormente, por disposición 117/97, se fijan los tres componentes del programa de CRM: 1) curso o seminario inicial (que consta de doce horas de clase en aula para pilotos), 2) entrenamiento LOS (en simulador, y con una frecuencia anual) y 3) curso o seminario recurrential anual (de seis horas de clase en el aula).

En la parte IX del Capítulo de instrucción periódica del NESTAR se establece que los períodos de instrucción son en año calendario, es decir, por períodos de doce meses y que los cursos integran la currícula del piloto como parte de su licencia.

A su vez, el Anexo 1 de la disposición 117/97 establece el calendario de aplicación de los cursos, determinando que las empresas de transporte aéreo regular deben presentar a la Dirección de Habilitaciones y Fomento del Comando de Regiones Aéreas sus programas de instrucción e instructores.

Asimismo, se estipula que al 31 de diciembre de 1998 no se puede emplear a ningún tripulante de cockpit que no haya cumplimentado el primer componente de CRM -recordemos que Gustavo Adolfo Weigel lo hizo el 4 y 5 de agosto de 1998-.

Y finalmente, fijó el 31 de diciembre de 1999 como término de la imposibilidad de emplear a un tripulante de cockpit que no haya efectuado el programa completo (inicial, recurrent y LOS).

De este modo deben existir doce meses de diferencia, es decir, año calendario, entre el curso inicial y el recurrent. El 4 y 5 de agosto de 1998 marca el inicio, respecto de Weigel, y su límite estaría dado por el 4 y 5 de agosto de 1999, lapso incumplido por lo cual al 31 de agosto de 1999 el mismo estaba vencido por 26 días e inhabilitado para volar por haberse vencido su licencia.

De aquí remontamos al análisis a una dispensa a esa norma, establecida en el NESTAR, artículo 13.2. El mismo es claro que esta dispensa opera cuando el candidato haya sido programado con anticipación a la fecha de vencimiento original. Esto en el Comandante Weigel no se cumple porque al día siguiente al accidente supuestamente tenía otros vuelos (Montevideo, Formosa, Corrientes según surge del CVR). Asimismo la coimputada Arzeno en su declaración indagatoria agregó que estaba programado para fines de noviembre.

Lo expuesto, aunado a las consideraciones efectuadas por el perito Prelooker y que se citaran previamente, permite sostener que, de haber efectuado el comandante del vuelo 3142 los cursos obligatorios, hubiera obtenido un conocimiento que le hubiera brindado mayores defensas en esa oportunidad.

Por lo tanto, esta omisión de control configura otro actuar negligente por parte del Director General de L.A.P.A. S.A.

Respecto de las funciones que incumben al Director Ejecutivo de una compañía aérea, resulta pertinente remitirse a las consideraciones efectuadas por los distintos peritos que han intervenido en autos.

Para Mc Innis, corresponde al Director General controlar todas las cuestiones relativas a la seguridad. A su entender, está claro que puede delegar funciones, pero es fundamental que asuma la responsabilidad de las operaciones. Consideró que, en el caso concreto, de haber mediado un efectivo control por parte de la Dirección General el accidente podría haberse evitado.

Según Helmreich, la Dirección no cumplió con la organización de la empresa, ya que mantuvo un enfoque no conforme con el estándar de seguridad estipulado para la actividad, tolerando la presencia de un comandante como Weigel. Señaló que cuando un individuo con un historial recurrente de desempeño debajo del estándar y de incumplimiento de los procedimientos es retenido en la empresa, se puede advertir la deficiente cultura de seguridad que impera en la compañía.

Explicó que, por este motivo, la gerencia de operaciones no puede trabajar divorciada de la gerencia general, pues la cultura de seguridad de una empresa fluye desde el más alto superior hasta el resto de las gerencias.

En ese sentido, López Camelo señaló que, a su entender, la Gerencia de Operaciones no actuó sola, sino que tuvo el visado o autorización de la parte ejecutiva de la empresa, lo que puede comprobarse a través del flujo de información que existió entre los diversos sectores.

Con todo lo dicho hasta aquí, ha quedado acreditado, con el grado de certeza que se requiere, que a través de su comportamiento negligente - consistente en no haber efectuado los debidos controles sobre la gerencia de operaciones de la empresa L.A.P.A. S.A.- Rolando Patricio Boyd afectó la seguridad aérea, generando un riesgo desaprobado que, a través de una cadena causal de hechos, concluyó en un resultado típicamente relevante para el derecho penal: la producción del accidente del vuelo 3142.

Así lo han sostenido los peritos actuantes, quienes consideraron que el descuido en los aspectos operacionales fue una “condición latente de producción de un accidente aéreo” que, en definitiva y como hemos visto, se materializó en el siniestro ocurrido el 31 de agosto de 1999.

Conducta alternativa conforme a derecho

También respecto de Rolando Patricio Boyd es posible sostener que si el nombrado hubiera observado las normas a su cargo, la seguridad operacional de la empresa L.A.P.A. S.A. no se hubiera visto afectada y no se hubiera producido el resultado lesivo que estamos analizando aquí.

Concretamente, un efectivo control sobre la Gerencia de Operaciones hubiera significado la desprogramación de la pareja conformada por Weigel y Etcheverry. Incluso, de haber observado fielmente las obligaciones a su cargo hubiera desafectado al comandante Weigel de la línea e incluso de la empresa, de conformidad con las recomendaciones que han efectuado los peritos.

Ámbito de protección de la norma:

En este caso, la culpa antirreglamentaria verificada respecto de Boyd es la violación a la normativa prevista en el Manual de Operaciones de Vuelo de la empresa L.A.P.A. S.A., capítulo 2, artículo 2-2.6 (edición 1997) o 2.2.5 (edición 1999), que además se encuentra relacionado con el adjunto “B” del ROATAC.

Dichas normas asignan al gerente general el control de toda la seguridad operacional de la empresa, a fin de disminuir los riesgos propios de la actividad, preservando la seguridad aérea.

En conclusión, el resultado lesivo verificado en autos se encontraba bajo el manto de protección de las normas que no fueron observadas por Rolando Patricio Boyd.

Principio de confianza:

Como se ha determinado al momento de analizar la responsabilidad que le cupo a Boyd en los sucesos que aquí se han investigado, las funciones relativas al control de la seguridad operacional de la empresa le correspondían

únicamente a él, de acuerdo al propio Manual de Operaciones de Vuelo de la firma, por lo que las responsabilidades no pueden descargarse en otros directivos.

Es decir que sólo el nombrado debía corregir las irregularidades que se venían desarrollando en la Gerencia de Operaciones y en la Jefatura de Línea a fin de reconducir ese riesgo a los márgenes de seguridad normativamente establecidos para evitar la producción de resultados lesivos como el finalmente acaecido.

3.- Valerio Francisco Diehl y 4.- Gabriel María Borsani

Comparto lo antedicho por el voto mayoritario en cuanto a la responsabilidad de los coimputados Diehl y Borsani contenidas en el acápite B.3 Condenas, con la diferencia mantenida en cuanto a las causas del accidente y el monto de la pena y su forma de cumplimiento. En este último aspecto me remito a lo ya antedicho en punto al Monto y graduación de la pena (punto E de mi voto). Ratifico que adhiero a los principios constitucionales plasmados en el Derecho Penal por lo que he arribado a una pena que estimo justa. Para ello he meritado, la edad de los imputados, la carencia de antecedentes, la reinserción social y familiar, sin olvidarme que sus respectivas inconductas aparejaron la muerte de tres tripulantes y 65 pasajeros, seguramente sin antecedentes ya que el transporte confiadamente utilizado por los mismos lo era a los efectos laborales. Tampoco pudieron reinsertarse social y familiarmente; a lo que agrego los múltiples padecimientos físicos y psicológicos, con secuelas de por vida, que arrojaron sobre los sobrevivientes.

Todo de acuerdo a los parámetros que establecen los artículos 40 y 41 del Código Penal.

5.- Fabián Mario Chionetti

Se tiene por debidamente acreditado que Fabián Mario Chionetti no observó las obligaciones inherentes a su cargo de Gerente de Operaciones de L.A.P.A. S.A., el cual ocupó entre el 12 de julio y el 31 de agosto de 1999, las

que surgen del Manual de Operaciones de Vuelo de la empresa, versión 1999, Capítulos 2-2.1 y 2-2.9.

El Manual de Operaciones de Vuelo (M.O.V.) estipula que las funciones de ejecución de las operaciones de vuelo quedan en cabeza del Gerente de Operaciones, quien debe, además, controlar la planilla de programaciones de vuelo que le es remitida por la Jefatura de Línea.

De la prueba reunida en el curso del debate, a la que ya se hiciera alusión aquí, se ha podido determinar el rol fundamental que tiene el gerente de operaciones en la actividad diaria de una empresa de aeronavegación comercial, siendo una de sus funciones controlar las programaciones de vuelo.

Al respecto, corresponde destacar que, conforme surge del informe confeccionado por la Junta de Investigaciones –el cual fue incorporado al debate–, la formación de las tripulaciones es una de las tareas más dificultosas, pero también más importantes, que deben realizar las líneas aéreas.

En dicho informe se determinó que una de las causales que tuvo directa relevancia en la producción del accidente fue la combinación piloto-copiloto que se dio en la cabina del vuelo 3142.

Se señaló allí que si Weigel hubiera volado con un copiloto más experimentado y que realizara con completa diligencia el control de la lista de procedimientos, o que si Etcheverry se hubiera encontrado con un comandante que exigiese un ambiente serio y concentrado en las operaciones, el accidente no se hubiera producido. Por ello, la Junta enfatizó que procurar la combinación de personas compatibles para comandar una aeronave permite preservar la seguridad de vuelo.

Señaló, además, que las empresas deben extremar los recaudos al momento de programar la formación de las tripulaciones y en este punto es fundamental el rol del gerente de operaciones, quien debe además lograr un conjunto de pilotos lo más concentrado y disciplinado posible y extremar los controles para que, en el caso de detectar un piloto que no reúna esas características, eliminarlo de la dotación.

A similares conclusiones arribó el perito Prelooker, quien sostuvo que ante la existencia de un comandante que no reunía los requisitos mínimos para su función y de un copiloto nuevo sin ningún tipo de experiencia e instrucción, la gerencia de operaciones debiera haber, cuanto menos, evitado que estas dos personas fueran programadas para integrar la misma tripulación.

La circunstancia de que ello no ocurriera habla, a criterio del especialista, de otra gran trasgresión cometida en compromiso de la seguridad aérea y de la falta de capacidad de los gerentes de operaciones para realizar diligentemente las obligaciones a su cargo.

Así las cosas, corresponde realizar algunas consideraciones acerca del conocimiento que se ha acreditado que poseía el imputado Chionetti sobre las especiales características de los pilotos Gustavo Adolfo Weigel y Luís Adolfo Etcheverry.

Ha quedado demostrado luego del debate, como ya se refiriera al analizar la situación procesal de los restantes imputados en autos, que Fabián Mario Chionetti tenía un acabado conocimiento de las condiciones profesionales del comandante Weigel.

Se ha relatado en su oportunidad que, como Jefe de Línea SAAB 340, Chionetti rubricó personalmente todas las observaciones y recomendaciones que se realizaron respecto de Weigel durante su paso por esa línea. Incluso se describió que Chionetti intervino como su instructor y verificador en dos oportunidades, como así también, que fue instructor de Weigel en su examen oral de introducción a la Línea 737 200, oportunidad en que le realizó las observaciones que ya se destacaran.

Es más, Chionetti fue instructor de Weigel en su curso inicial de CRM de los días 4 y 5 de agosto de 1998.

Respecto de este punto, ya se ha establecido –al momento de tratar la responsabilidad penal que le cupo al imputado Rolando Boyd, a las que me remito en honor a la brevedad- que Weigel se encontraba inhabilitado para ser programado el 31 de agosto de 1999 toda vez que no contaba con la recurrencia en CRM.

Esta circunstancia no pudo ser desconocida por Fabián Mario Chionetti, quien debió haber intimado al comandante Weigel a regularizar su situación -dando cumplimiento al artículo 13.2 del M.O.V. versión 1999- o, en su defecto, desprogramarlo de vuelo.

Fabián Mario Chionetti en su declaración indagatoria en la audiencia de debate refirió “que conoce a todos los pilotos y copilotos que se desempeñaban en L.A.P.A. S.A. creyendo conocer las aptitudes de vuelo de los mismos como asimismo de los resultados de sus exámenes e inspecciones que se efectúan de su desempeño en forma periódica conforme con la reglamentación”... “que trabajaba en forma conjunta con la Gerencia de Instrucción y las demás gerencias dependientes de la Gerencia de Operaciones. Destacó que se realizaban reuniones diarias a las que acudían el Director General, las Gerencias de Operaciones e Instrucción y otras gerencias”... “que es responsable del cumplimiento de la programación comercial en forma segura y eficiente, mediante la planificación, obtención e implementación de todos los recursos necesarios ejecutando la dirección y el control de dichas operaciones de acuerdo con las normas y políticas vigentes; que debía actuar como coordinador en todos los aspectos que afectan en forma directa la operación de las aeronaves de la empresa y el desempeño de los tripulantes de vuelo; que diariamente se realizaban reuniones con las áreas y sectores con las que estaba comunicado las 24 horas”. Del mismo modo expresó su ingerencia respecto del ingreso de pilotos detallando los pasos a cumplimentar por los postulantes, habilitación de los mismos, instrucción y promoción a funciones superiores (de copiloto a copiloto de una aeronave superior, de copiloto a comandante de otra aeronave o de comandante a comandante de otra aeronave), las cuales, según refirió se realizaban por “opciones” respondiendo al Convenio Colectivo de Trabajo, y los requisitos estaban basados especialmente en la experiencia, permanencia en el cargo superior, desempeño y aprobar las exigencias a las cuales serán sometidos. Que conocía los legajos de los pilotos y que el contenido de los mismos responde a lo normado en el NESTAR. Refirió que existían saldos de vacaciones adeudadas y que en cuanto a la programación de vuelo de los pilotos, que se organizaba antes del día 15 de cada mes, destaca que la actividad diaria, mensual, trimestral y anual de los pilotos quedaba registrada y archivada tanto en

el departamento de programación de tripulaciones de vuelo como en las Gerencias de Líneas respectivas y en la Gerencia de Operaciones y que por reglamentación quedaban archivados por un plazo mínimo de 42 meses. Que en cuanto al perfil personal y profesional que debe reunir un candidato a comandante de aeronaves refiere que debe ser un piloto con experiencia, conocedor de la reglamentación vigente, que posea liderazgo, conducción, personalidad y también alta responsabilidad en la operación en forma segura y eficiente con amplio respeto y responsabilidad.” De sus propios dichos referidos al amplio conocimiento de los pilotos, estas características que menciona son precisamente las que carecía Weigel y Etcheverry, en forma conjunta, en el vuelo 3142 del 31 de agosto de 1999. También dice conocer la sanción que se le impuso a Weigel por el vuelo que efectuara sobre las playas de Villa Gesell, en condiciones no reglamentarias.

Asimismo, tampoco pudo desconocer Chionetti la segunda infracción en la que se encontraba Weigel, esto es, el vencimiento de sus períodos vacacionales (ver al respecto también las consideraciones efectuadas en este voto al momento de analizar la situación del imputado Boyd, punto en que se destacó que al piloto Weigel se le adeudaban 85 días de vacaciones).

Al respecto cabe destacar también que el capítulo 2-2.9 del M.O.V. impide la programación de un piloto a quien se le adeuden vacaciones.

Resta señalar, en relación a Luis Adolfo Etcheverry, que Chionetti tenía acabado conocimiento acerca de la poca experiencia profesional del copiloto –quien sólo tenía ocho meses de instrucción en la empresa- toda vez que el propio Chionetti rubricó el 11 de enero de 1999 el certificado que avalaba la instrucción del nombrado y solicita su afectación como copiloto a la línea, por ausencia de Valerio Diehl en nota dirigida a la DNTAC.

Lo expuesto hasta aquí permite tener por acreditado, con el grado de certeza que se exige, que Fabián Mario Chionetti no cumplió con las obligaciones a su cargo de Gerente de Operaciones de la empresa L.A.P.A. S.A. –en el marco de lo dispuesto por el Manual de Operaciones de Vuelo de la firma-, toda vez que no realizó un adecuado control de las planillas de programación de pilotos, circunstancia que le hubiera permitido advertir con facilidad que la dupla

elegida para tripular el vuelo 3142 –integrada por un comandante con baja performance técnica y doblemente inhabilitado en su licencia, y por un primer oficial con escasa experiencia en la línea y en la empresa- comprometía la seguridad de vuelo, como efectivamente sucedió.

El comportamiento de los tripulantes dentro de la cabina en momentos previos a la producción del accidente guarda estrecha relación con las circunstancias antes señaladas, pues, de conformidad con las conclusiones a las que arribara la Junta de Investigaciones, dicho comportamiento irregular – caracterizado por la violación de la lectura de las listas de procedimientos y de los conceptos de “cabina estéril”, “liderazgo” y “comando”, entre otros- podía ser evitado a través de un adecuado entrenamiento, el cual fue omitido (en el caso de Weigel) e insuficiente (respecto de Etcheverry).

Esta situación no se hubiera producido si el Gerente de Operaciones Chionetti hubiese efectuado, a través de una adecuada observación de las obligaciones a su cargo, la última defensa operativa que podría haber evitado el accidente: la desprogramación de la pareja asignada al vuelo 3142.

Estas inobservancias constituyeron un incremento del riesgo que generó una cadena causal de hechos que desembocó en la producción del accidente tantas veces relatado y en la causación de las muertes y lesiones de las víctimas del suceso.

Conducta alternativa conforme a derecho

Ha sido posible determinar que Chionetti no observó las obligaciones a su cargo de Gerente de Operaciones de la empresa L.A.P.A. S.A. y que, de esa manera creó un riesgo jurídicamente desaprobado que se vio realizado en un resultado típicamente relevante para el derecho penal.

Corresponde ahora analizar si, de haber cumplido Chionetti con las obligaciones a su cargo, el accidente se hubiese producido. La respuesta es afirmativa.

Ha quedado acreditado que si Chionetti hubiera desprogramado la pareja conformada por el comandante Weigel y por el primer oficial Etcheverry, los nombrados no hubieran estado al mando del vuelo 3142 y no se hubieran

producido los groseros errores técnicos que ambos cometieron dentro de la cabina y que desataron el accidente.

Ámbito de protección de la norma:

En el caso de Chionetti, la culpa antirreglamentaria que se verifica es el incumplimiento del decreto 691/94, como así también de las normas establecidas en el capítulo 2-2.9 del Manual de Operaciones de Vuelo de la empresa L.A.P.A. S.A., las que estipulan las obligaciones que debe cumplir el Gerente de Operaciones de una empresa aerocomercial y cuyo ámbito de protección está íntimamente relacionado con la preservación de la seguridad aérea.

Por ese motivo, puede afirmarse que el resultado lesivo verificado en autos se encontraba bajo el manto de protección de las normas que no fueron observadas por Fabián Mario Chionetti.

Principio de confianza:

Las funciones y obligaciones que debía cumplir Chionetti eran inherentes a su cargo de Gerente de Operaciones de la empresa, y estaban asignados por el M.O.V. de la firma, por lo cual el control final sobre las programaciones de vuelo recaía sobre el nombrado y no podía ser descargado en ninguna otra persona.

A ello deben añadirse características personales de Chionetti, que le brindan un especial conocimiento respecto de las obligaciones a su cargo: el nombrado es piloto habilitado, era instructor de vuelo -e incluso lo fue del comandante Weigel- y había sido instructor o facilitador en el entrenamiento de CRM.

Lo expuesto permite sostener que el encausado no cumplió con su rol de control y que, de esa manera, contribuyó al resultado lesivo verificado en autos.

6.- Damián Carlos Peterson

Se tiene por debidamente acreditado que Damián Carlos Peterson no observó la normativa inherente a su cargo de Titular de la Ex Dirección de Habilitaciones y Fomento del Comando de Regiones Aéreas, cargo que ocupó entre el mes de septiembre de 1997 y noviembre de 1999.

En concreto, se tienen por probados los siguientes extremos:

1) que el nombrado Peterson no observó todas las medidas inherentes a su cargo a fin de controlar que la empresa L.A.P.A. S.A. cumpliera con los requisitos obligatorios de poseer un Manual de Operaciones de Vuelo (M.O.V.) debidamente aprobado que le permitiera desarrollar su actividad aeronáutica.

Las normas que imponen dicha obligación son las siguientes:

a) Anexo 6 de la Convención de Aviación Civil Internacional de Chicago de 1944, en particular los puntos 4.2.2. y subpuntos 4.2.2.1, 4.2.2.2, 4.2.1.3 y 4.2.1.4;

b) Documento 8335-AN/879 de la OACI, capítulo 1, punto 1.1 y subpunto 1.1.3 “in fine” y Capítulo 5, punto 5.3, subpunto 5.3.1 y 5.3.2;

c) Artículo 108 del Código Aeronáutico;

d) ROA-TAC, Capítulo IV, punto 4.2.2 y siguientes y

e) Decreto 2352/83, art. 5º, inciso 5º, en función del art. 7 “in fine” de la Res. Nro. 710/83 del Comando de Regiones Aéreas;

Esta normativa establece, en líneas generales, que todo explotador de servicios aéreos comerciales deberá suministrar, para uso y guía del personal interesado, un manual de operaciones, el que deberá ser controlado por la autoridad respectiva, que en nuestro país resulta ser la Fuerza Aérea, quien lo delega al Comando de Regiones Aéreas.

Si bien pareciera surgir del Documento 8335-AN/879 ya citado que la aprobación del M.O.V. no sería obligatoria, el punto 4.2.2.2 del Capítulo IV del ROA TAC establece claramente que “El explotador proporcionará al Comando de Regiones Aéreas un ejemplar del manual de operaciones, junto con todas las enmiendas y revisiones del mismo, confeccionado en un todo de

acuerdo con las normas y disposiciones que hubiera establecido la autoridad aeronáutica competente y, antes de ser puestas en vigencia, deberán haber sido aprobadas por la misma autoridad.”

Ahora bien, de la prueba colectada en autos, surge que la empresa L.A.P.A. S.A. presentó ante la Ex Dirección de Habilitaciones y Fomento del Comando de Regiones Aéreas, diversas ediciones del M.O.V. (en el mes de julio de 1995, mayo de 1997 y junio de 1999). Sin embargo, dicho documento fue aprobado en forma definitiva el 24 de marzo de 2000.

Esta falta de cumplimiento, en tiempo y forma oportunos por parte de la autoridad de control del Estado, de los reglamentos correspondientes, determinó que la empresa L.A.P.A. S.A. operara por fuera de la ley al no contar con la aprobación expresa de la autoridad aeronáutica. Esta circunstancia, claro está, va en detrimento de la seguridad de las operaciones aerocomerciales.

Lo expuesto precedentemente ha sido probado en el debate mediante la incorporación de diversa prueba documental y testimonial.

Al respecto han declarado otros funcionarios que se desempeñaron durante varios años en la Dirección de Habilitaciones y Fomento del Comando de Regiones Aéreas (Liernur, Delgado y Dellepiane), quienes fueron contestes en sostener que no podían asegurar con certeza cuáles de todos los manuales de operaciones presentados por L.A.P.A. S.A. recibió la aprobación definitiva.

Asimismo, surge de la totalidad de los informes de la DIFOM, en especial de los de fs. 2807, 3084/5, 4801 y 17.781/17.792 –que se incorporaron por lectura al debate– que la Dirección que estuvo a cargo de Damián Carlos Peterson nunca pudo precisar cuál era el M.O.V. de la empresa L.A.P.A. S.A. que estaba vigente al 31 de agosto de 1999 o bien, cuál de todos los que habían sido presentados por ésta estaba en proceso de corrección.

De ello se colige que ninguno de los manuales presentados por la empresa había sido correctamente aprobado –en los términos exigidos por la normativa nacional e internacional y con excepción del de fecha 24 de marzo de 2000–, pese a que el primero de ellos se presentó en el año 1995.

También puede acreditarse tal extremo a través del “Informe Provisional de la Auditoría del Comando de Regiones Aéreas de la República Argentina efectuada en el marco del Programa Universal OACI de la Vigilancia

de la Seguridad Operacional”, realizado en las ciudades de Buenos Aires y Córdoba entre el 22 y el 31 de agosto de 2000.

Lo expuesto hasta aquí permite afirmar que la inobservancia por parte de Damián Carlos Peterson de las normas antes citadas implicó que la empresa L.A.P.A. S.A. operara sin un M.O.V debidamente aprobado por la autoridad aeronáutica, es decir, sin que la autoridad correspondiente verificara que dicho manual se ajustara a las normas nacionales e internacionales que regulan la actividad y que, en especial, pretenden resguardar la seguridad de las operaciones comerciales.

2) Asimismo, se tiene por acreditado que Damián Carlos Peterson no observó todas las medidas inherentes a su cargo al no implementar un sistema de inspección adecuado que contara con agentes que presentaran un nivel de instrucción y experiencia superior que el de los pilotos a quienes debían evaluar.

La normativa aplicable en el caso es la siguiente:

- a) Documento 8335-AN/879 de la OACI, Capítulos 9, puntos 9.3.1, 9.4.2, 9.4.4, 9.5 y 9.5.3;
- b) NESTAR, capítulo 38, Anexo 3;
- c) RAG 24, Capítulos XII y XIII;
- d) Manual de Inspectores de Fuerza Aérea para Líneas Aéreas Regulares, art. 5.4.1 y sgtes.

Esta reglamentación estipula que para que el personal de inspección pueda desempeñar adecuadamente sus funciones es menester que, tanto por su formación como por su experiencia técnica y operacional, su capacitación pueda compararse ventajosamente con la del personal de la empresa o que, por lo menos, aquél sea tan competente como el personal que debe supervisar.

Asimismo, se establece que el inspector de operaciones en vuelo debería tener amplia experiencia operacional: por lo menos 5.000 horas de vuelo como piloto al mando de aeronaves de transporte aéreo civiles o militares.

Ahora bien, se ha comprobado a través de la prueba reunida en el debate que los inspectores de Fuerza Aérea que controlaban a los pilotos y

copilotos de la empresa L.A.P.A. S.A. poseían un grado de preparación inferior a estos últimos.

Ha quedado demostrado que la Dirección a cargo de Damián Carlos Peterson impartió a sus instructores cursos de corta duración, compuestos por clases teórico-prácticas en las que no estaban cubiertas todas las materias de las aeronaves que supervisaban y cuya aprobación no demandaba ningún tipo de evaluación final. Asimismo, se ha constatado que muchos de los inspectores recibieron cursos de capacitación de empresas a cuyos pilotos debían posteriormente evaluar.

Además se ha podido acreditar que los inspectores no contaban con la experiencia operacional exigida por las normas internacionales.

Lo expuesto surge de las declaraciones de, entre otros, Jorge Carlos Dellepiane, Carlos Alberto Palacio Alliaga, Jorge Alfredo Sarli, Luis Manuel Castiella López, Eduardo Mario Túnez, Cristóbal Villegas, Gustavo Adolfo Cercedo y Juan Eduardo Trezzo.

De sus testimonios pudo acreditarse que los inspectores de vuelo de la Dirección a cargo de Peterson poseían, en líneas generales, una preparación técnica y conocimientos inferiores al del personal que debían supervisar.

De la prueba pericial e instrumental de fs. 9087/9126 –incorporada al debate- y de los testimonios de Trezzo, Sarli y Cercedo pudo determinarse que no existía dentro de esa Dirección un programa de instrucción y entrenamiento periódico para inspectores en el que estén cubiertas todas las materias relativas a las aeronaves que supervisaban y cuyos pilotos evaluaban.

Concretamente, los nombrados relataron que realizaron un curso inicial de inspector de alrededor de diez días de duración, en el que se los instruyó sobre algunas materias vinculadas a la función que habrían de desempeñar, pero sin ninguna instancia de evaluación final.

Asimismo, los testigos Castiella López y Fortuny aseguraron que ni siquiera realizaron ese curso inicial por haber sido convocados por la Dirección antes de que el mismo se implementara.

Los nombrados, como la mayoría de los inspectores (entre otros, Villegas, Túnez, Trezzo, Delgado, Sarli y Luna) debieron asistir a cursos de capacitación que brindaban las empresas Aerolíneas Argentinas, Austral o Dinar,

circunstancia que va a contramano de las recomendaciones efectuadas por el Documento 8335-AN de la OACI.

Del mismo modo, se ha acreditado que muchos de los inspectores no contaban con la habilitación específica para operar las aeronaves sobre las cuales tomaban la inspección (en particular, Boeing 737-200 y MD). Tal fue el caso de los supervisores Castiella López, Palacio Alliaga, Sarli, Villegas, Cercedo, Fortuny, Muñoz, Luna y Trezzo.

Por último, ha quedado demostrado que gran parte de los supervisores no contaba con la experiencia operacional mínima para ser titulares de una licencia aeronáutica válida, teniendo en cuenta la reglamentación nacional e internacional que regula la materia, en razón de que no reunían las 5.000 horas de vuelo como piloto al mando de aeronaves de transporte aéreo.

Así ocurrió con los inspectores Delgado y Cercedo (4500 horas de vuelo), Fortuny (4000 horas de vuelo), Sarli (3000 horas de vuelo) y Túnez (600 o 700 horas).

Estos extremos también han quedado comprobados a través de las conclusiones a las que arribaron los peritos Robert Mc Innis y Carlos Velazco en los peritajes a los cuales ya se hiciera referencia.

3) Finalmente, se tiene por acreditado que el nombrado Peterson no observó la normativa a su cargo en cuanto le imponía controlar que la empresa L.A.P.A. S.A. diese cumplimiento a los descansos mínimos obligatorios que debía conceder a su plantel de pilotos.

Dicha obligación surge de las siguientes normas:

- a) Manual de Inspectores de Fuerza Aérea para Líneas Aéreas Regulares, art. 5.4.1 y sgtes;
- b) Documento 8335-AN/879 de la OACI, punto 9.2;
- c) Decretos 671/94 y 2352/83.

La citada normativa establece las responsabilidades generales y las prerrogativas que posee la autoridad de control en el ejercicio de la supervisión e inspección permanente de las operaciones de las empresas de aeronavegación.

Concretamente, el artículo 31 del Decreto Nacional 671/94 determina la obligación jurídica de la autoridad respectiva de controlar el descanso de los pilotos, establecido en 30 días consecutivos de descanso (vacaciones anuales) que podrán tomarse en períodos no menores a 15 días, como así también que en la estación del año opuesta debe disponer además de 10 días consecutivo de descanso, cuyo goce es obligatorio.

Esta normativa, además, es receptada por el Convenio Colectivo de Trabajo Nro. 140/95 E, Capítulo 9, punto 9.2.

De lo expuesto se colige que es entonces la Dirección de Fomento y Habilitación del Comando de Regiones Aéreas el órgano encargado del control y la fiscalización del efectivo cumplimiento de las disposiciones legales antes mencionadas para que, en caso de que ello no ocurra, tramitar, evaluar y aplicar las sanciones correspondientes.

De la prueba colectada en el debate se ha podido acreditar también en este punto que Damián Carlos Peterson, en su calidad de Titular de la Ex Dirección de Habilitaciones y Fomento del Comando de Regiones Aéreas no realizó los controles que la normativa nacional e internacional respectiva le imponía realizar.

Los inspectores Luna, Dellepiane, Trezzo, Castiella López, Palacio Alliaga, Cercedo, Sarli y Túnez fueron contestes en sostener que el cumplimiento de los descansos mínimos obligatorios de los pilotos no era supervisado por la Dirección de la que Peterson era titular, aún conociendo que tal circunstancia inhabilitaba para volar a los comandantes.

Dichos extremos tienen asimismo respaldo documental en los legajos personales del plantel de pilotos de la empresa L.A.P.A. S.A. -los que se han incorporado por lectura al debate- y en las conclusiones a las que arribaron los peritos que han declarado en la audiencia –Velazco, López Camelo y Mc. Innis- quienes concluyeron que era posible detectar por parte de la autoridad de aplicación una flagrante violación a las normas reglamentarias y legales que regulan las vacaciones de los tripulantes, al no haber ejercido debidamente los controles que estaban a su cargo.

Lo expuesto también ha podido corroborarse a través de los testimonios de gran cantidad de pilotos, quienes han declarado que la empresa

L.A.P.A. S.A. les debía importantes períodos de descansos vacacionales, circunstancia ésta que colocaba a los comandantes en la imposibilidad legal para operar aeronaves comerciales.

Lo expresado hasta aquí permite tener por acreditado, con el grado de certeza que requiere esta instancia procesal y de conformidad con las pautas de la sana crítica racional, que Damián Carlos Peterson no observó la normativa nacional e internacional inherente a su cargo de Titular de la Ex Dirección de Habilitaciones y Fomento del Comando de Regiones Aéreas, cuyo detalle se ha efectuado precedentemente.

Estas disposiciones son reglas básicas y fundamentales relativas a la seguridad aérea, mediante las que se establecen exigencias, especialmente dirigidas a las empresas de aeronavegación, con el objeto de resguardar la seguridad de sus operaciones comerciales para evitar la producción de un accidente como el que nos ocupa.

Ha quedado acreditado, entonces, que Damián Carlos Peterson ha creado un riesgo jurídicamente desaprobado que se ha visto realizado en un resultado típicamente relevante para el derecho penal. No puede obviarse su rol de garante de la seguridad aerocomercial del país y su desempeño displicente contribuyó de manera determinante al desenlace trágico.

Las omisiones de control en las que incurriera en su carácter de Titular de la ex Dirección de Habilitaciones y Fomento del Comando de Regiones Aéreas –y que se señalaran precedentemente- constituyeron un incremento del riesgo que generó una cadena causal de hechos que desembocó en la producción del accidente del vuelo 3142 y en la causación de las muertes y lesiones de las víctimas del suceso.

Conducta alternativa conforme a derecho

De lo expuesto anteriormente, surge con claridad que si Damián Carlos Peterson hubiera aplicado las normas cuyo cumplimiento estaba a su cargo –las que constituyen un eslabón fundamental en el entramado de la actividad aérea-, la empresa L.A.P.A. S.A. no hubiera trabajado por fuera de las

regulaciones legales que rigen la actividad, y se hubiera logrado el fin de tal normativa, cual es la preservación de la seguridad aeronáutica, evitándose de tal modo el resultado muerte y lesiones que se provocaron con el accidente del vuelo 3142.

Ámbito de protección de la norma:

En este caso, como ya se señaló, la conducta antirreglamentaria verificada en el caso de Peterson es la violación a lo dispuesto en las siguientes normas: Anexo 6 de la Convención de Aviación Civil Internacional de Chicago de 1944, en particular los puntos 4.2.2. y subpuntos 4.2.2.1, 4.2.2.2, 4.2.1.3 y 4.2.1.4; Documento 8335-AN/879 de la OACI, capítulo 1, punto 1.1 y subpunto 1.1.3 “in fine”, Capítulo 5, punto 5.3, subpunto 5.3.1 y 5.3.2 y Capítulo 9, puntos 9.2, 9.3.1, 9.4.2, 9.4.4, 9.5 y 9.5.3; Artículo 108 del Código Aeronáutico; ROA-TAC, Capítulo IV, punto 4.2.2 y siguientes; Decreto 2352/83, art. 5º, inciso 5º, en función del art. 7 “in fine” de la Res. Nro. 710/83 del Comando de Regiones Aéreas; NESTAR, capítulo 38, Anexo 3; RAG 24, Capítulos XII y XIII; Manual de Inspectores de Fuerza Aérea para Líneas Aéreas Regulares, art. 5.4.1 y sgtes. y Decretos 671/94 y 2352/83.

Como ya se señaló, dichas normas establecían diversos medios de fiscalización que debía ejercer la Dirección de la que Peterson era titular con el objeto de disminuir los riesgos de la actividad aérea mediante el control, por parte de un organismo del Estado, del modo en que una empresa aeronáutica desarrollaba tal actividad, ello, desde ya, con el objeto de evitar accidentes aéreos.

En conclusión, el resultado lesivo verificado en autos se encontraba bajo el manto de protección de las normas que no fueron observadas por Damián Carlos Peterson.

Principio de confianza:

Las funciones y obligaciones que debía cumplir Damián Carlos Peterson – en su carácter de titular de la ex Dirección de Habilitación y Fomento del Comando de Regiones Aéreas- eran inherentes a su cargo y correspondían a la órbita de su competencia, razón por lo que él personalmente las debía cumplir

en su rol de garante de la seguridad aérea. Por tal razón, los incumplimientos probados no pueden ser descargados en ninguna otra persona o funcionario integrante de dicho organismo estatal.

Del desarrollo del debate ha quedado demostrado, a criterio de la suscripta que, a través de su actuar imprudente, Damián Carlos Peterson no cumplió con su rol de control y de esa manera contribuyó al resultado lesivo. Así, las irregularidades detectadas, relativas a la seguridad de vuelo y vinculadas con la habilitación y contralor que correspondía al área que estaba a cargo del nombrado conllevaron –junto con otras causas que se analizaron y se habrán de analizar aquí- a la elevación del riesgo permitido, que aparejó el accidente sufrido por el vuelo 3142.

Así, se ha podido completar el segundo juicio de imputación, la creación del riesgo jurídicamente desaprobado por parte de Peterson se vio realizado en un resultado típicamente relevante para el derecho penal.

7.- Diego Alfonso Lentino

Se tiene por debidamente probado que Diego Alfonso Lentino no observó la normativa inherente a su cargo de Director del Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial (INMAE) que ocupó desde el 22 de diciembre de 1998 hasta fines de diciembre de 1999.

Concretamente, se ha acreditado que el nombrado incumplió la siguiente normativa:

- a) Convención sobre Aviación Civil Internacional (Chicago 1944), Anexo I, Cap. 6, punto 6.1, subpuntos 6.1.1, 6.2.1, 6.2.2 y punto 6.3 subpuntos 6.3.2.1, 6.3.2.1. y 6.3.2.2.1;
- b) Código Aeronáutico, artículo 133 inc. 6°;
- c) RAG 24, Capítulo 1, puntos 3 y 5 y Capítulo IV, punto 21
- d) Manual Orgánico del INMAE (MAPO 21), Capítulo II, art. 8°.
- e) MAPO 17, Capítulo V, punto 7°.

Según consta en el Capítulo II, art. 8 del Manual Orgánico del Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial (MAPO 21) el INMAE

debe efectuar el informe médico de personal que corresponda con el objeto de valorar la aptitud psicofisiológica de los tripulantes para conceder, o no, la habilitación pertinente.

Asimismo, el Capítulo V, punto 7° del MAPO 17 establece que es responsabilidad del Director del INMAE controlar la actividad y funcionamiento de los Centros Auxiliares, el otorgamiento de aptitud de sus exámenes y la idoneidad del personal que se desempeña en los mismos.

Por otra parte, los Capítulos I.3 y 5 y IV.21 del Reglamento de Habilitaciones Psicofisiológicas para Funciones Aeronáuticas Civiles (RAG 24, reglamentario del decreto 1797, art. 9°) establece cómo deben realizarse las evaluaciones, especificando que debe confeccionarse una historia clínica lo más completa posible sobre los antecedentes médicos, familiares y personales de los pilotos, como así también los antecedentes aeronáuticos de relevancia, dejando constancia del número de horas voladas.

A su vez, en las normas citadas se estipulan los requisitos que debe reunir el tripulante para obtener la habilitación psicofísica:

- “El solicitante deberá estar libre de afecciones mentales. Se exigirá capacidad intelectual y emotividad normales. Ausencia de vicios inveterados y de toda otra alteración capaz de interesar el equilibrio psíquico y comprometer la función, y son descalificantes las constituciones desarmónicas” (RAG 24, Cap. VI, punto 21);

- “Se exigirá que todo solicitante de cualquier clase de evaluación médica esté exento de... b) cualquier incapacidad activa o latente, aguda o crónica... que sean susceptibles de causar alguna deficiencia funcional que pueda interferir con la operación segura de una aeronave o con el buen desempeño de sus funciones” (Convención de Chicago, punto 6.1.1. y 6.2.2);

- “El solicitante no padecerá ninguna enfermedad o incapacidad que pueda impedirle repentinamente operar con seguridad una aeronave o desempeñar con seguridad sus funciones” (Convención de Chicago, punto 6.3.2.1)

- “El solicitante no tendrá historia clínica comprobada ni diagnóstico de a) psicosis ... d) desórdenes de la personalidad, ... que puedan impedirle ejercer con seguridad las atribuciones correspondientes a la licencia

que solicita o ya posee, a menos que del dictamen médico acreditado indique que, en circunstancias especiales, la falta del requisito en cuestión, por parte del solicitante, sea tal que el ejercicio de las atribuciones de la licencia solicitada no afecte la seguridad de vuelo” (Convención de Chicago, punto 6.3.3.2)

Finalmente, se establece que “el reconocimiento psicofísico tiene por objeto propender a la seguridad de vuelo mediante la conservación de la aptitud psicofisiológica” (RAG 24, Cap. I, punto 2)

De la prueba colectada en el debate, ha quedado acreditado que Diego Alfonso Lentino no ha observado las normas citadas, inherentes a su cargo de Director del INMAE, toda vez que no ha controlado la idoneidad y eficacia de los exámenes psicofisiológicos que llevaba a cabo la dependencia a su cargo, ni a los profesionales que de él dependían.

Concretamente, Lentino no supervisó la labor de los distintos profesionales que prestaban funciones en el INMAE (médicos, psicólogos y psiquiatras) en relación a los exámenes realizados a los pilotos Gustavo Adolfo Weigel y Luis Etcheverry –tripulantes de la aeronave siniestrada- los días 31 de marzo y 30 de abril de 1999, respectivamente. Dichos estudios resultaron insuficientes e inidóneos para dar cumplimiento con lo estipulado por las normas nacionales e internacionales que regulan la materia, esto es, preservar la seguridad de vuelo.

Si bien los nombrados fueron declarados “aptos” para desempeñar su función, ha quedado demostrado a través de la prueba reunida en el debate que los nombrados no fueron sometidos a evaluación psicológica alguna (Weigel) o fueron evaluados a través de técnicas y exámenes incompletos o mal administrados (Etcheverry). En ninguno de los casos fue posible –mediante la implementación de los exámenes previstos por la Dirección a cargo de Lentino- conocer y evaluar el equilibrio psíquico o emocional de los pilotos que estuvieron a cargo del vuelo 3142.

Es decir, no se realizó una evaluación profunda y dinámica de sus antecedentes médicos, familiares y personales –como lo exige la reglamentación respectiva- que permitiera advertir que los nombrados podían resultar peligrosos para la seguridad aérea, como efectivamente aconteció.

Lo expuesto surge, entre otras probanzas, de los legajos Nros. 32.916 y 45.836, pertenecientes a Gustavo Weigel y Luis Etcheverry, respectivamente, que fueron secuestrados de la sede del INMAE, como así también de los testimonios prestados por gran cantidad de funcionarios del INMAE, quienes precisaron que las evaluaciones psicológicas que se realizaron a los nombrados Weigel y Etcheverry en el período en que la Dirección del Instituto estuvo a cargo de Lentino, fueron irregulares y notoriamente insuficientes para alcanzar los fines propuestos por las normas nacionales e internacionales.

Así lo sostuvieron, entre otros, Graciela Surace, Carlos Rodríguez Peña (“por día acudían alrededor de 50 personas para la entrevista...”), Hugo Oscar Zoppi (“consigné que Weigel había tenido fallas en las defensas al comienzo de la tarea, esto lo resalté para que el psiquiatra lo tuviera en cuenta en su entrevista”), Luis Gugliota, Marcela Gómez Kodela, Socorro Chiari, Mónica Antonio, Mónica Santamaría (“en épocas normales se hacían aproximadamente 50 entrevistas por día. El horario de entrevistas era de 8 de la mañana a 12 del mediodía”), Néstor Pelliza y Omar M. Guarini.

Por su parte, Luis Gugliota, funcionario del INMAE, señaló que tuvo intenciones de actualizar las evaluaciones que se realizaban en el instituto y ajustarlas a la evolución experimentada por las ciencias psicológicas, pero que cuestiones burocráticas de la institución impidieron avanzar en ese camino.

También se ha podido acreditar, de la prueba testimonial incorporada en el debate que, salvo en casos excepcionales, en el INMAE no se aplicaban exámenes a los pilotos con una frecuencia menor al año. Ello impidió que casos como el de Weigel y Etcheverry pudieran ser pasibles de un seguimiento pormenorizado que hubiera permitido estudiar más detalladamente sus personalidades y estados emocionales.

Se agrega a ello que el resultado de la evaluación realizada sólo consistía en la calificación de “apto” o “no apto”, no pudiendo agregarse, por parte del especialista, algún tipo de recomendación o diagnóstico diferenciado, salvo en caso de cuadros muy graves, como psicosis. Esta posibilidad hubiera resultado de gran ayuda para realizar un adecuado seguimiento del piloto en entrevistas sucesivas o para suspender preventivamente la habilitación.

Ello surge de los peritajes realizados por las Licenciadas en Psicología Cejas de Scaglia, Kitic, Cabello Podestá de Rodríguez Amenábar, Greif y Gravenhorst, quienes señalaron que los estudios realizados a Etcheverry y a Weigel fueron insuficientes para evaluar su condición psíquica o para determinar si los nombrados estaban libres de afecciones mentales o contaban con un equilibrio psíquico, conforme lo requerían los reglamentos correspondientes.

Valentina Cabello Podestá de Rodríguez Amenábar, Licenciada en Psicología, presenta su informe pericial basado en el análisis de los legajos Nro. 32.196 (Comandante Weigel, Gustavo Adolfo) y Nro. 45.836 (Primer Oficial Etcheverry, Luis Adolfo), grabación del “Cockpit Voice Recorder” del Boeing 737-200 matrícula LV WRZ. Allí manifiesta que la evaluación psicológica consta de a) entrevistas psicológicas, b) batería de tests de evaluación psicológica y c) informe psicológico de los resultados. Respecto del Comandante Weigel manifiesta que “en los test psicológicos hay datos significativos pero aparentemente no suficientemente profundizados ni explorados con otros test más adecuados” (12/10/93); “se detectan también signos psicológicos significativos pero el análisis de los mismos es incompleto, poco profundo, se pierden datos importantes, no consta ni entrevista ni un informe psicológico como el esperable... que aludan a la problemática emocional que se vislumbra a pesar de lo insuficiente del material psicotécnico” (23/9/94); “en síntesis se observa que en el año 1993 comienzan a aparecer en las técnicas psicológicas indicios de dificultades emocionales anotadas en forma manuscrita y aislada en los mismos protocolos tales como impulsividad, inhibición, negación, etc., que si bien son análisis insuficientes de una Batería Psicológica insuficiente, dan igualmente cuenta de cierto grado de estrés o de inestabilidad emocional provocados por diversas causas que son un alerta para indagar con mayor profundidad. Estos estados emocionales además se repiten en todos los test psicológicos hasta los últimos realizados el 28/8/98, ya que el 31 de marzo de 1999 hay ficha de examen pero no se realizaron tests”... “lo importante a tener en cuenta respecto de este análisis es que en este caso se detectaban ciertas alteraciones que desde el punto de vista psicológico, y de acuerdo a las exigencias y responsabilidades de la función a desempeñar, merecían ser tenidas

en cuenta en cada reevaluación y hacer de las mismas y un seguimiento de la evolución” “los test administrados no conforman una Batería Psicológica básica porque sólo se administraron tests proyectivos. No se observan test de inteligencia, ni de aptitudes, ni específicos. El test más pertinente entre los que figuran para este tipo de estudio es el Bender, pero si bien es necesario no es suficiente ya que en un estudio bien balanceado conviene integrar técnicas proyectivas, psicométricas y específicas según la actividad del entrevistado y el objetivo a indagar” “En cuanto al cuestionario desiderativo muestra claramente que han sido autoadministrados. Por las características del test no corresponde esta autoadministración. Es un test que debe ser tomado verbalmente por el psicólogo, quien escribe textualmente las respuestas y da cada consigna correctamente. En este caso al darlo impreso para ser contestado personalmente por el sujeto se ha tergiversado la consigna del test y por tanto queda invalidada...” “pero más allá de las dificultades que presenta un material psicológico poco claro, poco preciso y analizado insuficientemente, se advierten signos importantes que siempre es recomendable profundizar con exámenes más finos. No obstante pueden observarse en el material psicológico a partir del examen del 12/10/93 el incremento de dificultades psicológicas que se reiteran hasta el lamentable final pero no hay referencias en la ficha de que se hayan dado recomendaciones en este sentido a Weigel, ni tampoco se comprende como apareciendo indicadores significativos en las técnicas (a pesar de las deficiencias de administración e interpretación) no se hayan tenido en cuenta en los exámenes sucesivos. Más aún en los exámenes rutinarios a los seis meses no se administraron pruebas psicológicas, como por ejemplo en el último del 31/03/99, siendo que el Bender administrado en el examen anterior da muestra de una intensificación de los problemas de impulsividad con alternancia de inhibición de la conducta, es decir aparentemente da muestras de un incremento de la labilidad en el control de las emociones y los impulsos. Concluye en que “a) que los parpámetros psicológicos utilizados en los exámenes no resultan claros ni se mantienen dentro de una metodología estable, b) los estudios y tests psicológicos que se encuentran registrados en el legajo 32.196 no se adecuan suficientemente al tipo de estudio psicológico necesario para la actividad a realizar, en primer lugar, por la falta de una Batería Psicológica bien organizada de acuerdo al

perfil, en segundo lugar por los errores de administración de las técnicas que se advierten en algunos de los Protocolos Bender y a la inadecuada administración de los otros tests y, por último, por la falta de profundización del análisis de los Protocolos”. Por todo ello concluye “que no se han satisfecho todas las exigencias científicas psicológicas para este tipo de estudios particularmente en alguno de los exámenes. A) porque en algunas oportunidades los test han sido administrados por auxiliares de psicología y probablemente interpretados también por ellos. B) no se presentan o por lo menos no se encuentran registrados los informes psicológicos en los que cada técnica y/o Batería Psicológica debe concluir. C) Habiéndose observado signos significativos en las técnicas no se indicó indagar el problema con métodos psicológicos de mayor fineza y certeza. D) no hay una clara y metódica Batería suficientemente bien definida. Si bien los estudios psicológicos realizados no son suficientes como para determinar en forma contundente el estado de salud mental, que puede presentar diferentes grados de gravedad y que implica siempre un estudio de gran complejidad, sí puede advertirse en el Comandante un estado de inestabilidad emocional y de estrés con acentuación de las conductas impulsivas que parece haberse ido acentuando en los últimos años y de lo cual no hay ni un claro registro ni una indicación preventiva al respecto. Si bien no resultan estudios suficientes para definir la aptitud por todo lo analizado hasta aquí, sí son datos suficientes como para dejar en suspenso preventivamente la calificación de apto hasta verificarlo o no con un estudio psicológico que cumpla con las condiciones científicas necesarias.”

En punto a Luis Etcheverry, Primer Oficial de la nave siniestrada, manifiesta que “los test administrados no constituyen una batería media. No se tomaron test de inteligencia ni cognitivos. La administración en algunos casos ha sido incorrecta...” “Desde el año 1995 hasta 1999 (último examen) se advierten en los test signos de preocupación, de tensión frente al trabajo, preocupaciones frente a los controles de torre en los vuelos nocturnos y manifiesta un estado general de estrés, preocupación e insatisfacción con sentimiento de malestar ante la incompetencia, considerándose a sí mismo muy autoexigente y con síntomas de insomnio. Hace referencia al insomnio en los test en los exámenes de los años 1996, 1998 y 1999. el insomnio es un síntoma que siempre se debe atender y

particularmente en una profesión como la del Primer Oficial Etcheverry en la que el buen estado general es fundamental. Concluyendo en que no se han satisfecho todas las exigencias científicas psicológicas para este tipo de estudio particularmente en alguno de los exámenes. A) porque en algunas oportunidades los test han sido evidentemente mal administrados, sin registro de la causa del error. B) no se presentan o por lo menos no se encuentran registrados los informes psicológicos, en los que cada técnica y/o Batería Psicológica debe concluir, resultando en todos los estudios un análisis insuficiente de las pruebas. C) Habiéndose observado signos significativos en las técnicas no se indicó indagar el problema con métodos psicológicos de mayor fineza y certeza. D) no hay una clara y metódica batería suficientemente bien definida. Si bien los estudios psicológicos bien realizados no son suficientes para determinar en forma contundente el estado de salud mental, que puede presentar diferentes grados de gravedad y que implica siempre un estudio de gran complejidad, sí puede advertirse en el Primer Oficial Etcheverry, Luis Adolfo un estado de preocupación y de estrés con síntomas de insomnio... que sí son datos suficientes como para dejar en suspenso preventivamente la calificación de apto hasta verificarlo o no con un estudio psicológico que cumpliera con las condiciones científicas necesarias.” Del análisis del Cockpit Voice Recorder Boeing 737-200 matrícula LV WRZ manifiesta que “el diálogo de contenido aparentemente superficial, muestra a la mirada psicológica el alto monto de carga emocional angustioso con la consecuente desorganización del control de la conducta, lo que se advierte en los contenidos de la conversación con la disgregación de los impulsos y la consecuente falta de atención y de método en la rutina de control propios de la preparación del despegue. Escuchar y leer el Cockpit Voice Recorder aisladamente sin conocer otro dato, a toda persona con sentido común y mediana sensibilidad humana, le permite comprender que las condiciones emocionales de los tripulantes mencionados no estaban en el equilibrio necesario para realizar la tarea requerida”.

María Amalia Cejas de Scaglia y María Cristina Gravenhorst, Psicólogas Forenses de la Justicia Nacional, en su informe (pericia Nro. 46751/99, del 10 y 17 de abril del año 2000) manifiestan que “las técnicas aplicadas al Comandante Weigel y al Primer Oficial Etcheverry resultan prima

facie, insuficientes para evaluar la aptitud psíquica para ocupar un cargo y, en consecuencia, no cumplen con las exigencias que la ciencia psicológica requiere. Debe destacarse que ellas deben ser realizadas en presencia de un profesional...”

“Los profesionales intervinientes sólo realizaron comentarios, descripciones de mecanismos de defensa, de rasgos de personalidad y enumeración de datos. Estos no fueron integrados en una síntesis que permita evidenciar lo esencial de la personalidad de los entrevistados. No constan interpretaciones que permitan llegar a una comprensión dinámica de la misma. Estos datos no se encuentran incluidos en una síntesis abarcativa que les otorgaría sentido, pudiendo evaluarse sólo como rasgos de personalidad y no como indicadores de patología. Con respecto a los requisitos que debe reunir el aspirante a obtener un documento aeronáutico según el Reglamento de Habilitaciones Psicofisiológicas para Funciones Aeronáuticas de la Fuerza Aérea Argentina (Capítulo 1, ítem 3-6 y Capítulo 4, ítem 21) los estudios realizados al comandante Weigel y al primer Oficial Etcheverry resultan insuficientes para evaluar las condiciones psíquicas de los mismos y si se encuentran libres de afecciones mentales y con un equilibrio psíquico adecuado para ejercer la tarea”.

Ivana Marta Kitic, Licenciada en Psicología, manifestó que “sobre la base del material y el análisis realizado se encontraron fallas, faltas y contradicciones importantes en todos los aspectos que involucran a una evaluación psicológica y que se evidencian en: 1) falta de entrevista personal (psicológica o psiquiátrica) registrada, con datos significativos que permitan una interpretación adecuada de la evolución del examinado; 2) falta de tomas completas de baterías psicodiagnósticas prescriptas por la misma institución y la no constancia de algunos exámenes. Fallas en la evaluación del examinado sobre la base de dos tests lo que no es significativo sin entrevista personal registrada, en otros las tomas son dudosamente administradas y en los casos que remiten a entrevista personal la misma no existe; 3) falta de informe de evaluación que permita datos significativos particulares del examinado; 4) falta de fecha de realización en muchos exámenes psicológicos; 5) falta de la firma del profesional responsable de la administración y evaluación de los tests y el criterio utilizado para solicitar entrevista personal, a quién y su falta en el legajo; 6) falta de espacio adecuado en el protocolo para el registro de datos significativos que

permitan la coordinación interdisciplinaria, el existente no es suficiente y no es utilizado. Agrega que esta institución propone dentro de su misión y función, como único asesor del estado en este orden exámenes psicofisiológicos como acciones tendientes a evitar accidentes o minimizar sus efectos en caso de que estos se produzcan. En punto a ello se infiere que los chequeos efectuados al Comandante Weigel y al Primer Oficial Etcheverry no han sido ni útiles ni suficientes a los fines para los que han sido implementados porque las condiciones teórico prácticas necesarias para una evaluación psicodiagnóstica mediante su elección y administración, fue insuficiente, por lo que relativiza la validez y confiabilidad de estos estudios. Esto afecta la específica función de evaluar las condiciones psicológicas de los examinados en resguardo de su tarea y normas de seguridad respecto de sus propias vidas y la ajena"... "entiendo que el INMAE carece de pautas adecuadas a los objetivos propuestos, en el marco de los cuales desarrollar la labor de los psicólogos y psiquiatras: cantidad de tiempo dedicado a cada examinado, tipo de batería que utilizará, tipo de diagnóstico que se desea obtener, modo de asentar y archivar el material, tipo de informe final, etc."... "en los legajos no consta la administración de los cuatro test básicos que se implementan como batería psicodiagnóstica: test Bender, test desiderativo, HTP y completamiento de frases. Falta sí información que sería de suma utilidad para conocer el perfil psicológico de las personas evaluadas. En el caso de Weigel, sobre un total de 27 chequeos con habilitación hay 16 chequeos no existen legajo o prueba, 11 evaluaciones con pruebas en el legajo, 4 sobre la base de dos test y 7 sobre la base de un solo test. En el caso de Etcheverry, sobre un total de 15 chequeos con habilitación, 3 chequeos no existen legajo o prueba, 12 evaluaciones con prueba en el legajo, 7 sobre la base de dos test y cinco sobre la base de un test. Una profesión con una fuerte carga mental en el trabajo, como la de piloto, no sólo debería realizar una evaluación psicológica muy afinada sino además realizar investigaciones sobre las condiciones sobre las condiciones ergonómicas del trabajo y la prevención del burn out. El cuidado de los aspecto psicológicos de los aeronavegantes es esencial a la seguridad de y en vuelo. Misión fundamental del INMAE. Se hace necesario sumar a lo expresado que el objeto de un psicodiagnóstico se orienta al estudio específico de un solo sujeto y debe tener en cuenta sus interacciones con el medio, esto supone que la

evaluación debe efectuarse en muy distintos niveles de complejidad: el organismo considerado como un sistema biológico, el sistema conductual y el sistema social. Cada uno de estos niveles puede y debe ser evaluado en términos de salud y de seguridad en el desempeño. Para cada uno de ellos hay test específicos válidos y confiables con diferentes formas de administración, de mayor a menor complejidad que permitirían recabar la información adecuada y necesaria. Para las evaluaciones psicológicas, las técnicas que dispone el INMAE para implementar son básicas, no demasiado específicas, por lo tanto ni útiles ni suficientes, riesgosa cuestión si se le suma la falta de entrevista psiquiátrica o psicológica registrada. También es fundamental la medición del estrés en un trabajo en el que la responsabilidad sobre la vida de la tripulación y de los pasajeros genera una fuerte tensión emocional y el riesgo de enfermar.” Durante la audiencia de debate la mencionada profesional agrega que los profesionales de psicología entrevistaban alrededor de 70 u 80 personas por día; que los estudios y, por lo tanto, la información era fragmentada, faltante e inadecuada lo que se agudiza en función de la tarea de cada uno y sobre todo por ser una profesión riesgosa. Es necesaria mucha formación para calmar la ansiedad que produce el riesgo, poner profesionalidad en lugar de envalentonamiento. Los accidentes personales no son ocasionales, las instituciones están por sobre las personas.”

En general, las especialistas advirtieron –de la compulsión de los legajos de los tripulantes de la aeronave siniestrada- que ambos revelaban un estado de inestabilidad emocional, preocupación y estrés con acentuación de conductas compulsivas que se incrementó en los últimos años, signos que no fueron registrados en dichos documentos.

También se explicó que las eventuales anotaciones que realizaban los profesionales del INMAE no guardaban relación entre sí, es decir, no fueron globalmente evaluadas a fin de construir un perfil de personalidad, sino que sólo se describieron estados o indicadores aislados.

Los numerosos testigos escuchados en el debate fueron contestes al sostener que al momento de realizar las evaluaciones o los test no se contaba con la ficha del candidato y también se ha acreditado que al momento de realizarles

los exámenes a Weigel y a Etcheverry en el año 1999 los facultativos no habían tenido a la vista ni conocían los antecedentes de los nombrados, pese a lo cual se los consideró aptos para desempeñar la función.

En cuanto al caso de Gustavo Weigel, los especialistas Rodríguez Peña y Surace no supieron explicar el motivo por el cual no se le había practicado test alguno en el examen del año 1999.

Respecto de Luis Etcheverry, si bien se le realizaron ciertos test (de Bender y cuestionario desiderativo), se ha determinado que los mismos no fueron suficientes para lograr una completa apreciación de su personalidad.

Es decir que la aplicación de los exámenes y tests estipulados por la Dirección a cargo de Lentino no resultaron idóneos para detectar los serios indicios que evidenciaron los pilotos del avión siniestrado acerca de su personalidad y estado emocional, circunstancia que permitió que se los declarara aptos para cumplir su función, habilitándoselos a tal fin.

La testigo Judith Katez, al deponer en la audiencia, manifiesta que mantenía una relación afectiva con Gustavo Adolfo Weigel quien le comentó que los exámenes psíquicos del piloto eran tediosos, siempre igual, que todos los años le preguntaban lo mismo e hizo hincapié en que siempre se podía contestar lo mismo, que él creía que el examen tenía una falla porque podía responder siempre lo mismo”.

De esta manera, Lentino inobservó la principal obligación que la reglamentación le atribuía: implementar y controlar la aplicación de un sistema de reconocimientos psicofisiológicos que permitiera detectar la presencia de afecciones en los pilotos que pudieran interferir con la operación segura de una aeronave, esto es, que pudiera afectar la seguridad de vuelo. Tal fue el caso de Gustavo Weigel y Luis Etcheverry.

Ha quedado acreditado, entonces, que Diego Alfonso Lentino ha creado un riesgo jurídicamente desaprobado que se ha visto realizado en un resultado típicamente relevante para el derecho penal.

Las omisiones de control en los que incurriera en su carácter de Director del Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial constituyeron un incremento del riesgo que generó una cadena causal de hechos que desembocó en la producción del accidente del vuelo 3142 y en la causación

de las muertes y lesiones de las víctimas del suceso. No puede obviarse su rol de garante de la seguridad aerocomercial del país y su desempeño displicente contribuyó de manera determinante al desenlace trágico. De haber cumplido correctamente con su función podría haberse alertado sobre las situaciones de Weigel y Etcheverry, evitándose así poner en riesgo cierto a los pasajeros que confiaban en el control del Estado, el que, como se ve era deficiente e ineficaz.

Conducta alternativa conforme a derecho

Conforme ha quedado acreditado al momento de analizar la responsabilidad que le cupo a Diego Alfonso Lentino en su carácter de Director del Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial, es dable sostener que si el nombrado hubiera observado las normas que específicamente regulaban su función en tal organismo, implementando un sistema de exámenes y tests que fueran adecuados para evaluar el estado emocional y la personalidad de los pilotos, o si hubiera controlado que sus dependientes examinaran correctamente a los mismos mediante los medios con los que contaban, el comandante Weigel y el Primer Oficial Etcheverry no hubieran obtenido el apto necesario para lograr la habilitación para desempeñar su función o, al menos, hubieran sido suspendidos preventivamente.

Es decir que si Lentino hubiese llevado a cabo la conducta alternativa conforme a derecho los nombrados Weigel y Etcheverry no hubieran estado al mando del vuelo 3142 el día 31 de agosto de 1999, evitándose de tal modo el resultado de lesiones y muertes acaecido.

Ámbito de protección de la norma:

En este caso, la culpa antirreglamentaria verificada respecto de Lentino es la violación a lo dispuesto en las siguientes normas: Convención sobre Aviación Civil Internacional (Chicago 1944), Anexo I, Cap. 6, punto 6.1, subpuntos 6.1.1, 6.2.1, 6.2.2 y punto 6.3 subpuntos 6.3.2.1, 6.3.2.1. y 6.3.2.2.1; Código Aeronáutico, artículo 133 inc. 6º; RAG 24, Capítulo 1, puntos 3 y 5 y Capítulo IV, punto 21; Manual Orgánico del INMAE (MAPO 21), Capítulo II, art. 8º y MAPO 17, Capítulo V, punto 7º.

Dichas normas le imponían una función fundamental: implementar y controlar la aplicación de un sistema de reconocimientos psicofisiológicos que permitiera detectar la presencia de afecciones en los pilotos que pudieran interferir con la operación segura de una aeronave.

En conclusión, el resultado lesivo verificado en autos se encontraba bajo el manto de protección de las normas que no fueron observadas por Diego Alfonso Lentino.

Principio de confianza:

Las funciones y obligaciones que debía cumplir Diego Alfonso Lentino eran inherentes a su cargo y correspondían a la órbita de su competencia, razón por la que él personalmente las debía cumplir. Así lo estipula específicamente el punto 7º del Capítulo V del MAPO 17, ya citado.

Por tal razón, los incumplimientos probados no pueden ser descargados en ninguna otra persona o funcionario integrante del INMAE ya que él revestía el rol de garante.

En este estado, debe señalarse que se ha podido acreditar a través de la prueba reunida en el debate que, mediante su actuar, Diego Alfonso Lentino no cumplió con su rol de control y de esa manera contribuyó al resultado lesivo.

Se ha demostrado que las irregularidades detectadas en las técnicas y tests aplicados por la Dirección a su cargo y la falta de control de su parte hacia los profesionales que realizaban tales exámenes permitió que el Comandante Weigel y el Primer Oficial Etcheverry obtuvieran un apto psicofisiológico, pese a que presentaron serios indicios acerca de su inestabilidad emocional que revelaba que la misma podía interferir con la operación segura de una aeronave, como efectivamente sucedió.

En definitiva, Lentino no cumplió acabadamente con su rol de control y de esa manera contribuyó a la producción del resultado lesivo verificado en autos. Se ha completado, también a su respecto, el segundo juicio de imputación, la creación del riesgo jurídicamente desaprobado por parte de Lentino se vio realizado en un resultado típicamente relevante para el derecho penal.

8.- Nora Silvina Arzeno

Al momento de efectuar su alegato en los términos de art. 393 del C.P.P.N, el Ministerio Público Fiscal señaló que se ha requerido la elevación a juicio de Nora Silvina Arzeno por “haber inobservado los reglamentos u ordenanzas a su cargo como Gerente de Recursos Humanos de la empresa L.A.P.A. S.A., durante el período previo al 31 de agosto de 1999, por no haber controlado la vigencia temporal de la licencia de vuelo del comandante Gustavo Adolfo Weigel, omitiendo que éste participara en la capacitación anual en CRM (Cockpit Resources Management), la cual se encontraba vencida por 27 días, toda vez que el nombrado había cumplido con el “Curso Teórico inicial de CRM” los días 4 y 5 de agosto de 1998 sin que, tras haber transcurrido el año calendario, hubiera completado el entrenamiento práctico obligatorio en dicha materia (“Entrenamiento LOS”) y el “Seminario CRM Recurrential Anual”, tal como imponían el art. 1º de la disposición 37/97 y los arts. 3 b y c de la disposición Nro. 117/97 del Comando de Regiones Aéreas”.

En oportunidad de prestar declaración indagatoria, Nora Silvina Arzeno explicó que la Gerencia de Recursos Humanos de la que estaba a cargo operaba como un servicio interno que colaboraba con los distintos responsables del área en la gestión administrativa de los recursos humanos de la empresa.

Agregó que en el ámbito del entrenamiento, el área de Recursos Humanos apoyaba logística y metodológicamente a los instructores, y era responsable de dictar temas específicos del área de Recursos Humanos, como ser trabajo en equipo, liderazgo, legislación laboral y CRM. Esto significaba el diseño de materiales para los participantes, ayudas audiovisuales y preparación de clases, entre otras actividades.

Sostuvo que la capacitación del personal de vuelo no estaba dentro del área de Recursos Humanos, sino que correspondía a la Gerencia de Operaciones, quien además llevaba los legajos técnicos de los pilotos, por lo que probablemente las constancias relativas a la realización de los cursos de CRM por parte de los tripulantes se encontraban allí.

Enfatizó que no era la responsable de ejercer un control sobre el vencimiento de la capacitación en CRM de los pilotos ni el cumplimiento de este curso por parte de ellos.

Durante el trascurso del debate, prestó declaración Natalia Patriarca, quien se desempeñó en la empresa L.A.P.A. S.A. La testigo explicó, en relación a los cursos de CRM, que Arzeno supervisaba el material que se daba en los cursos y que eventualmente podía asistir a alguno de ellos.

Refirió que la Gerencia de Recursos Humanos sólo tenía un control interno de los cursos que se daban a todo el personal de la compañía por una cuestión administrativa y meramente de organización, pero que ese control sólo consistía en una base de datos.

En cuanto a los legajos de los pilotos, explicó que existían dos, uno técnico que quedaba en poder de la Gerencia de Operaciones y uno personal que pertenecía al área de Recursos Humanos. Este último no contenía archivo de capacitaciones, sólo contenía documentación administrativa vinculada con el empleado y su grupo familiar y con datos de su ingreso a la empresa. Que por este motivo, la Gerencia de Operaciones era la que tenía en su poder la documentación y demás datos relativos al cumplimiento de cursos de CRM, desconociendo mayor información acerca de la organización interna de esa gerencia.

Asimismo, se escuchó en el debate a Graciela Vandam, analista de capacitación de L.A.P.A. S.A., quien explicó que su área dependía de la Gerencia de Recursos Humanos y que era su función asesorar didácticamente a todas las áreas de la compañía en los cursos que éstas querían desarrollar, y luego evaluarlos.

En cuanto a los cursos de CRM, explicó que si bien Nora Silvina Arzeno estaba involucrada en ellos, era la Gerencia de Operaciones la encargada de enviar las listas de los pilotos que participarían en esos cursos y que, por lo tanto, era responsabilidad de esa Gerencia controlar que se cumpliera con el período de vigencia de los mismos.

Señaló que la programación de la convocatoria de los comandantes y primeros oficiales para que hicieran los cursos de CRM la realizaba la

Gerencia de Operaciones a través de la Gerencia de Línea, quien en sus programaciones mensuales indicaba si los pilotos hacían el curso y en qué fecha.

En este estado, corresponde señalar que, luego de un profundo análisis y a la luz de la regla de la sana crítica racional, de todas las constancias documentales que se incorporaron por lectura, como así también, de un acabado estudio de los testimonios prestados por quienes fueron convocados al debate, no es posible desvirtuar los dichos vertidos por Nora Silvina Arzeno al explicar los alcances de sus responsabilidades dentro del área que la nombrada gerenciaba.

No se advierte, en consecuencia, que se hayan aportado elementos contradictorios ni piezas de cargo suficientes que permitan contrariar sus afirmaciones y quebrar su estado de inocencia, con el grado de certeza que requiere esta etapa procesal. De esta manera, considero que no hay prueba directa ni un cuadro de indicios suficiente, que haya surgido durante el debate, que permita tener por ciertos cada uno de los hechos que le han sido oportunamente enrostrados a la encausada.

El plexo probatorio reunido en el debate no resulta suficiente para tener la certeza necesaria acerca de la imputación erigida contra la nombrada, situación que, en consecuencia, debe ser resuelta en beneficio de la imputada por aplicación del principio receptado en el art. 3 del Código Procesal Penal de la Nación.

En definitiva, no se han reunido indicios plurales y unívocos que conformen elementos probatorios idóneos para atribuirle a Arzeno la conducta que se le reprocha. Ello sólo podría ocurrir cuando la influencia de unos indicios sobre otros, elimine la posibilidad de duda, según las reglas de la sana crítica racional. ASi esta recíproca influencia no se verifica, la simple suma de indicios anfibológicos, por muchos que éstos sean, no podrá dar sustento a una conclusión cierta sobre los hechos que de aquéllos se pretenda inferir (Cafferata Nores, “La prueba en el proceso penal”).

Ya he sostenido -al pronunciarme, entre otras, en las causas Nros. 3/93 “De Sagastizábal, Raúl y otros s/rebelión” y 42/96 “Cosme, Gianfrancesco s/uso de documento adulterado, del registro de este Tribunal- que la probabilidad sobre la responsabilidad del imputado permite fundar diversas

decisiones en la actividad jurisdiccional y posibilita el avance del proceso hasta este estadio, pero que en el momento máximo de la labor judicial, cual es el dictado de la sentencia que pone fin al conflicto, se requiera la más plena convicción del Tribunal -excluyendo la probabilidad- que permita destruir el estado de inocencia ostentado por el imputado, de conformidad con el artículo 18 de la Constitución Nacional.

Por todo lo expuesto, habré de propiciar la absolución de la imputada Nora Silvina Arzeno respecto de los hechos por los cuales fuera requerida su elevación a juicio de conformidad al artículo 3 del Código Procesal Penal de la Nación.

D. Calificación Legal.

En cuanto a las conductas desplegadas por Gustavo Andrés Deutsch, Rolando Patricio Boyd, Gabriel María Borsani, Valerio Francisco Diehl, Fabián Mario Chionetti, Damián Carlos Peterson y Diego Alfonso Lentino, en función de las causales que originaron el accidente que nos ocupa y que fueron analizadas en los once puntos precedentes (B Causas del accidente), resulta de aplicación el artículo 196 del Código Penal en punto al estrago culposo, cuando afirma que “Será reprimido con prisión de seis meses a tres años el que por imprudencia o negligencia o por impericia en su arte o profesión o por inobservancia de los reglamentos u ordenanzas causare un descarrilamiento, naufragio u otro accidente previsto en este capítulo... Si del hecho resultare lesionada o muerta una persona se impondrá prisión de uno a cinco años.”

Es cierto que las acusaciones planteadas por la querrela y la Fiscalía lo son bajo los parámetros de la teoría de la imputación objetiva. Acompaño a mis colegas preopinantes en cuanto a que es necesario referirse a las modalidades dolosa y culposa del delito de estrago, planteadas respectivamente por las mismas, en cuanto a la totalidad de los imputados.

Me remito a los once puntos analizados como causas que elevan el riesgo permitido para que luego ese mismo peligro desaprobado y contenido en el ámbito de protección de la norma, se realice en la producción del accidente.

Ahora bien, el artículo 190 del Código Penal establece lo siguiente “Será reprimido con prisión de dos a ocho años, el que a sabiendas ejecutare cualquier acto que ponga en peligro la seguridad de una nave, construcción flotante o aeronave.

Si el hecho produjere naufragio, varamiento o desastre aéreo, la pena será de seis a quince años de reclusión o prisión. Si el hecho causare lesión a alguna persona, la pena será de seis a quince años de reclusión o prisión, y si ocasionare la muerte, de diez a veinticinco años de reclusión o prisión.

Las disposiciones precedentes se aplicarán aunque la acción recaiga sobre una cosa propia, si del hecho deriva peligro para la seguridad común”.

Teniendo en cuenta lo dispuesto por la norma señalada, el bien jurídico protegido es la “seguridad pública”, toda vez que lo que se procura resguardar son los medios de transporte -los cuales tienen una gran utilidad para la comunidad- de los posibles daños o entorpecimientos que en ellos se realicen y que creen un peligro común; es la sociedad en su conjunto la que tiene interés en ellos y el ataque a esos medios constituye un peligro asimilable a otros estragos.

Este peligro producido por el agente es la razón de la punibilidad de estas conductas, sin perjuicio de que los perjuicios sufridos también pueden alcanzar a bienes o personas indeterminados, circunstancia esta última, que agrava el tipo si concurren lesiones a la integridad física o se ve afectada la vida de uno o más individuos.

Por lo tanto, no se tutela la efectividad del servicio de transporte terrestre, naval o aéreo, sino la solvencia de dichos transportes en miras de la seguridad común y de los bienes y las personas que pueden ser alcanzados por esta clase de accidentes.

En este orden de ideas, entendemos que cobra fundamental relevancia el concepto contemporáneo de “sociedad de riesgo”, referenciado a la puesta en peligro que abarca este tipo de ilícitos en lo relativo a la actividad empresarial, ya que las comunidades posmodernas y post-industriales pretenden gozar de los beneficios de los medios de transporte y de comunicación, pero no se

encuentran dispuestas a tolerar las consecuencias nocivas que estas nuevas tecnologías del transporte acarrearán.

Como bien se advierte en este análisis, el desenvolvimiento en la vida diaria comprende riesgos jurídicamente permitidos, que generan, a quienes están a cargo de velar por la seguridad común, obligaciones de cuidado a los efectos de evitar la afectación de bienes jurídicos por lo cuales son garantes, pretendiendo que no eleven mediante sus conductas dichos riesgos.

Por ello, **la figura básica en su aspecto objetivo**, requiere como acción típica por parte del autor la de ejecutar cualquier acto que ponga en peligro la seguridad del medio de transporte acuático o aéreo, admitiendo la doctrina dominante que puede configurarse como acción u omisión.

El comportamiento desaprobado debe haber creado un peligro concreto que provoque una amenaza efectiva y nociva para el bien jurídico tutelado, es decir, que al riesgo generado por el autor se le exige que guarde una estricta relación causal con el resultado de puesta en peligro para poder tener por consumado el ilícito.

Esto es así, ya que en este tipo de delitos no basta con la realización de una acción que ex ante devenga objetivamente peligrosa, sino que por el contrario, es necesario precisar ex post que el bien jurídico protegido en el caso particular ingresó en el radio de la conducta, es decir, que éste haya sido expuesto a un resultado de peligro efectivo o real ocasionado por esa misma acción “prima facie” riesgosa.

La figura del artículo 190 del Código Penal en su aspecto subjetivo requiere por parte del autor que obre a sabiendas de que pone en peligro la seguridad de alguno de los objetos, motivo por el cual y en concordancia con la doctrina y jurisprudencia mayoritaria, esta norma penal solo es admisible bajo la modalidad del dolo directo, descartándose el dolo eventual.

Por lo tanto, lo que la base fáctica de la norma penal establece es que se requiere un conocimiento positivo de la situación riesgosa (elemento cognitivo del dolo), es decir, no basta con que el autor se represente la probabilidad o posibilidad de ese peligro (dolo eventual), y además dicha conducta debe incluir el ánimo o intención de crearlo (elemento volitivo del dolo).

Ahora bien, la parte querellante pretende introducir y aplicar, en esta instancia analizada, el denominado dolo de peligro, esto es, sin incluir en el análisis elementos propios del ánimo o la motivación.

Por ello desde esta postura, si el dolo debe ser componente del ilícito, es decir, si define el objeto de la valoración, no puede ser elemento de la motivación del sujeto activo y, por consiguiente, para determinar si éste intervino con voluntad de realización del tipo, el estudio debe circunscribirse al aspecto cognitivo, definiendo al dolo como el conocimiento de la acción u omisión junto con sus consecuencias.

Así, de acuerdo a esta concepción dogmática, en relación a los delitos de resultado de peligro, se considera necesario verificar si al momento de actuar el sujeto activo además de conocer su acción se representó como probable alcanzar el resultado típico.

Indudablemente en la mayoría de los casos ello surgirá del modo en que el imputado lleve a cabo la conducta. Como regla, afirman que cuanto más evidentes para el autor sean las circunstancias que hacen que una determinada conducta deba ser considerada peligrosa para el bien jurídico protegido -el llamado síndrome de riesgo- más difícil será la posibilidad de descartar que se representó el riesgo sin lesión, ello con más razón cuando la acción, por sus características, conlleva una muy alta probabilidad de alcanzar el resultado típico.

En esta inteligencia, entendemos que el conjunto de representaciones de un individuo integra un fuero sustraído a la captación por otras personas mediante los sentidos, por lo tanto, la comprobación de si en el caso concreto el autor se representó las circunstancias típicas exigidas no puede efectuarse de un modo directo, como lo pretende la norma, sino sólo de un modo inferido.

Por lo tanto, en este caso particular y de acuerdo a lo colectado en la audiencia de debate, sólo puede considerarse como probable el conocimiento del autor sobre la situación de peligro, criterio que no se contempla en la esfera del dolo directo, sino en el margen del dolo eventual, el cual no resulta aplicable al caso.

Asimismo, señalamos que debe verificarse, a su vez, si el autor obró con la intención de provocar el resultado de peligro para afirmarse que existe dolo, en virtud que se requiere en toda conducta libre una determinada actitud interna del sujeto activo hacia el bien jurídico protegido, esto significa, en este supuesto del estrago doloso, el aprobar o asentir el resultado de peligro.

En otras palabras, para que exista dolo, en miras de la figura del artículo 190 del C.P., no alcanza con que el autor se represente el resultado lesivo sino que, además, debe tener una determinación interna o anímica a su respecto.

Debo aclarar que dada la diferencia que mantengo con el voto preopinante respecto de las causales del accidente que ameritan la aplicación del artículo 196 de Código Penal en cabeza de los imputados, he debido repetir en este punto el análisis que efectuaron mis colegas que, aunque reiterativo, debo adecuarlo a las características de mi voto.

Debe señalarse que dicho artículo 196 fue modificado por Ley Nro. 25.189, publicada en el Boletín Oficial el día 28 de octubre de 1999. Es decir, que –atento a la fecha en que acaeció el accidente aéreo materia de este debate, esto es, el 31 de agosto de 1999 y en virtud del principio que determina que debe aplicarse la ley penal más benigna (art. 2 del Código Penal) - debe estarse al artículo mencionado según su redacción anterior, vigente por Ley 23.077 del 27 de agosto de 1984.

El mismo dispone que: “será reprimido con prisión de seis meses a dos años, el que, por imprudencia o negligencia o por impericia en su arte o profesión o por inobservancia de los reglamentos u ordenanzas, causare un descarrilamiento, naufragio u otro accidente previsto en este capítulo. Si del hecho resultare lesionada o muerta alguna persona, se impondrá prisión de uno a cuatro años.”

Ahora bien, respecto de los imputados Peterson y Lentino el Ministerio Público Fiscal les enrostra la aplicación del artículo 248 del Código Penal por la figura de Incumplimiento de los deberes de funcionario público, entendiendo que la misma estaría prescripta.

Al resolver, con fecha 29 de marzo de 2006, el planteo de prescripción que formulara la defensa de Diego Alfonso Lentino adelanté que no correspondía hacer lugar a dicho pedido por considerar “que, sin perjuicio de la calificación jurídica que en las requisitorias de elevación a juicio las partes asignaran..., los hechos descriptos e imputados en las presentes actuaciones podrían ser subsumidos jurídicamente bajo el tipo penal del delito de estrago previsto en el artículo 196 del Código Penal” ... “la calificación jurídica asignada durante el transcurso del proceso a un determinado hecho presuntamente ilícito reviste la característica de provisoria, constituyendo el debate oral el momento adecuado para el análisis y discusión de todas las alternativas del suceso investigado, surgiendo entonces como consecuencia del juicio la asignación legal definitiva que corresponda atribuir a la conducta juzgada. De allí que Maier exprese que “el Tribunal que falla puede adjudicar al hecho acusado una calificación jurídica distinta a la expresada en la acusación (*iuria novit curia*)”. Así también lo interpretó el Alto Tribunal en Fallos T247, P202; T276, P364; T302, P482 (Maier, Julio B. J., “Derecho procesal penal, Tomo I, Fundamentos”, pág. 569)”... “el Tribunal también se encuentra habilitado para asignar y tener en consideración una calificación jurídica diferente a la seleccionada por las partes en los distintos actos procesales, por supuesto, siempre que el hecho se mantenga inalterable y no se verifique, en consecuencia, limitación o vulneración alguna al principio de defensa en juicio.

Con relación a esta facultad del Tribunal de juicio para seleccionar – al momento de resolver el incidente de prescripción- una calificación legal diversa a la establecida a lo largo del expediente, la Cámara Nacional de Casación Penal ha señalado que “la estructura de nuestro proceso penal y concretamente la regulación de la etapa denominada “crítica instructoria” (arts. 346/353 del C.P.P.N.), posibilitan, por ejemplo, que la calificación jurídica, e incluso la plataforma fáctica, contenida en los requerimientos de elevación a juicio y en el auto de elevación a juicio respecto de un mismo hecho sean disímiles... ello en modo alguno significa que el Tribunal de juicio debe, sin más, estar a las calificaciones contenidas en el requerimiento fiscal de elevación a juicio o en el auto de elevación a juicio al resolver la extinción de la acción penal por prescripción.

El Tribunal que lleva adelante la etapa de juicio, tiene un claro horizonte, constituido por la plataforma fáctica que dichos actos procesales describen en sustento de la imputación que efectúan y que sólo puede ser revisada y modificada por él al momento del dictado de la sentencia, luego de haber practicado el debate. Pero no encuentro límite jurídico ni razón valedera alguna para que, sin alterar los hechos motivo de la imputación contenidos en dichos actos, el Tribunal de juicio que analiza la extinción de la acción penal por prescripción descarte la calificación legal fijada en ellos y señale la que le parece aplicable (Cámara Nacional de Casación Penal, Sala IV, Causa Nro. 1856, “Clebanier, Felipe Armando s/ recurso de casación”, reg. Nro. 3133.4, rta. el 19/02/01”).

USO OFICIAL

“Por todo ello entiendo que el Tribunal de juicio, de no compartir la calificación jurídica establecida por el Ministerio Fiscal, se encuentra perfectamente habilitado para atribuir una calificación legal diferente, siempre que ello no modifique la plataforma fáctica allí establecida. Así la consideración eventual de los hechos como constitutivos del delito de estrago culposo no implica ni conlleva vulneración alguna al derecho de defensa en juicio, por cuanto la plataforma fáctica descripta oportunamente no resulta alterada, manteniéndose los hechos dados a conocer al imputado al momento de su declaración indagatoria, en el auto de procesamiento y requisitorias de elevación. Si bien en los requerimientos de elevación a juicio se calificó la conducta de los funcionarios de la Fuerza Aérea Argentina como constitutiva del delito previsto y reprimido en el art. 248 del Código Penal, al momento de relatar y describir los hechos se les endilgó que “conocían la ilegalidad de su proceder, esto es, conocían la normativa que regulaba sus funciones y sin embargo se abstuvieron de cumplirla, como consecuencia de lo cual determinaron la creación de una situación de peligro que derivó en la producción del siniestro acontecido el 31 de agosto de 1999” –requerimiento de fs. 30832/8468-.

Allí se nota claramente que la conducta imputada está constituida por las omisiones en las que incurrieron los procesados Lentino y Peterson generando una situación de peligro que produjo un resultado dañoso. De este modo se relacionan concretamente las omisiones imputadas al siniestro que configuró el resultado. Esta descripción es análoga a la establecida con relación

al resto de los imputados, a los cuales se les atribuyó el delito de estrago. Parece al menos contradictorio que, ante descripciones estructurales similares se hayan atribuido calificaciones jurídicas diferentes.

Corresponde señalar que de la descripción de los hechos que el Magistrado instructor efectúa al momento de recibirles declaración indagatoria es evidente que se ha puesto en conocimiento de los nombrados las circunstancias fácticas que conforman aquellos acontecimientos que finalmente produjeron el fallecimiento de 65 personas, ofreciéndoles en consecuencia la adecuada posibilidad para el concreto ejercicio de su derecho de defensa. Es así que no existe modificación alguna de la plataforma fáctica que fuera dada a conocer a los imputados, no habiéndose incorporado ningún elemento novedoso por lo que dicha decisión no acarrea lesión al derecho de defensa amparado, entre otros catálogos legales, por el art. 18 de nuestra Carta Magna. Si se concluye que existe la introducción de algún elemento no considerado oportunamente por el imputado y su defensa, ello ha resultado saneado al contar las partes con la amplia oportunidad de ofrecer toda la prueba que estimen conveniente la cual ha sido objeto de análisis y discusión durante el juicio oral por lo que tampoco existe perjuicio alguno en relación a las garantías que hacen a ese derecho.

Tal como lo anticipé, las cuestiones aquí tratadas pueden relacionarse con el denominado “principio de congruencia”, el cual se encuentra vulnerado en aquellas circunstancias en las que el acusado y su defensa advierten con sorpresa la incorporación de un elemento de trascendencia sobre el cual no hayan podido expedirse; sin perjuicio de ello, al momento de interpretar dicha regla la Corte Suprema de Justicia de la Nación (Fallos CSJN T247, P202; T276 P364; T302 P482) ha referido que además de efectuarse la indicación puntual del elemento sorpresivo, deben señalarse las defensas concretas que se hubieren opuesto de no mediar la sorpresa –es decir, de haber conocido oportunamente ese nuevo elemento- y, en especial, los medios de prueba omitidos por esta circunstancia (cfr. Maier, ob. cit., p. 568 y 569).

Ese criterio fue confirmado por la Sala IV de la Excma. Cámara Nacional de Casación Penal, al resolver en la causa Nro. 6540, el 24 de abril de

2007. Allí se sostuvo que "... corresponde entonces dilucidar si los hechos enrostrados a..., considerados inmutablemente tal como han sido oportunamente imputados, permiten ser encuadrados en una figura penal más gravosa que el delito de incumplimiento de los deberes de funcionario público (art. 248 del C.P.)" ... "manteniendo la inalterabilidad de la base fáctica imputada, no puede descartarse que el actuar de Lentino no haya sido precisamente uno de los "numerosos factores" que conllevaron a la configuración definitiva que desencadenó en el accidente aeronáutico...; o poder determinar que, de haber cumplido Lentino con las obligaciones a su cargo, podría haberse evitado el resultado fatal producido" (del voto de la Dra. Capolupo de Durañona y Vedia).

De acuerdo a todo lo manifestado debo señalar que, a mi criterio, no existe obstáculo alguno para que resulte de aplicación el artículo 196 del Código Penal, ya citado, respecto de los mismos, en calidad de coautores (artículo 45 del Código Penal).

Resta destacar en relación a los imputados Deutsch, Boyd, Borsani, Diehl, Chionetti, Peterson y Lentino, de conformidad con lo señalado precedentemente en cada caso, no concurre en la especie ninguna circunstancia que indique la existencia de alguna causa de justificación sobre la conducta desplegada por los acusados, como tampoco ninguna situación que afirme su inculpabilidad, razones por las cuales corresponde concluir que deben ser reprochados penalmente por los hechos que aquí se han tenido por probados.

E. Monto y graduación de la pena.

Entiendo que, por las consideraciones antes efectuadas, debe condenarse a Gustavo Andrés Deutsch, Rolando Patricio Boyd, Valerio Francisco Diehl, Gabriel María Borsani y Fabián Mario Chionetti, a la pena de tres años y seis meses de prisión de efectivo cumplimiento, accesorias legales y costas procesales en orden al delito que fuera individualizado en el apartado que antecede.

Asimismo, debe condenarse a Carlos Damián Peterson y a Diego Alfonso Lentino a la pena de tres años de prisión de efectivo cumplimiento, accesorias legales y costas procesales, también en orden al delito previsto y reprimido por el artículo 196 del Código Penal.

Para graduar la sanción a imponer a los encausados, se han tenido en cuenta la naturaleza y modalidades de su accionar y demás índices de mensura de los arts. 40 y 41 del Código Penal.

En cuanto a la individualización de la pena impuesta, se ha merituado la naturaleza del acto perpetrado, modalidad y consecuencias del mismo y la extensión del daño y del peligro causado.

En ese sentido debe señalarse especialmente que el legislador ha aumentado la escala penal del tipo básico previsto en el artículo 196 para aquellos supuestos en los que se verifique el resultado muerte o lesiones de alguna persona.

Entiendo que, habiéndose producido el fallecimiento y lesiones en una multiplicidad de víctimas -cuyo detalle ha sido efectuado en el apartado respectivo- esta circunstancia gravitará en la pena escogida.

Sin perjuicio de ello, atento a las pautas fijadas en los artículos 40 y 41 del Código Penal, deben considerarse ciertas circunstancias personales que me llevan a alejarme del máximo legal previsto por dicha norma, establecido en cuatro años, valorando la ausencia de antecedentes penales.

Lo expuesto gravitará junto a lo anticipado al tratar la situación de los coimputados Diehl y Borsani.

F. Costas.

El resultado de este proceso acarrea la imposición de las costas causídicas a los encartados Deutsch, Boyd, Diehl, Borsani, Chionetti, Peterson y Lentino (arts. 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

G. Extracción de testimonios.

Adhiero al voto mayoritario, dejando a salvo la imputación cargosa que efectuó a Damián Carlos Peterson y a Diego Alfonso Lentino.

H. Sanción procesal y recursos

Adhiero al voto mayoritario

Tal es mi voto.

De conformidad con lo prescripto por los arts. 398 y ss. del Código Procesal Penal de la Nación, el Tribunal, por mayoría

FALLA:

I.- HACIENDO LUGAR al planteo de nulidad efectuado por el Dr. Guillermo Arias, del alegato formulado por la querrela en representación de la Asociación de Víctimas Aéreas, por violación al principio de congruencia, con relación a los hechos imputados a Nora Silvina Arzeno (arts. 168 y ss. del C.P.P.N.).

II.- RECHAZANDO el planteo de nulidad efectuado por el Dr. Jorge Sandro, del alegato formulado por la querrela en representación de la Asociación de Víctimas Aéreas, por violación al principio de congruencia, con relación a los hechos imputados a Gustavo Andrés Deutsch y Ronaldo Patricio Boyd, al que adhirieron los Dres. Mariano Fragueiro Frías, José M. Estévez Cambra y Roberto Babington, por los hechos imputados a Fabián Chionetti, Gabriel Borsani, Valerio Diehl, Diego Lentino y Carlos Peterson, respectivamente (arts. 168 y siguientes del C.P.P.N.).

III.- RECHAZANDO el planteo de nulidad efectuado por el Dr. Alvarez Bognar del alegato formulado por el Ministerio Público Fiscal, por violación al principio de congruencia, con relación a los hechos imputados a Fabián Chionetti y Gabriel Borsani (arts. 168 y siguientes del C.P.P.N.).

IV.- DECLARANDO LA EXTINCIÓN DE LA ACCIÓN PENAL POR PRESCRIPCIÓN en la presente causa respecto a **Damián**

USO OFICIAL

Carlos PETERSON en orden al delito previsto en el art. 248 del Código Penal y, en consecuencia, **SOBRESEER** al nombrado de conformidad con lo establecido en los arts. 59, inc. 3°, 62, inc. 2°, 63 y 67 del Código Penal y 334, 335, 336 inc. 1° del Código Procesal Penal de la Nación, sin costas (art. 530 del C.P.P.N.).

V.- DECLARANDO LA EXTINCIÓN DE LA ACCIÓN PENAL POR PRESCRIPCIÓN en la presente causa respecto a **Diego Alfonso LENTINO** en orden al delito previsto en el art. 248 del Código Penal y, en consecuencia, **SOBRESEER** al nombrado de conformidad con lo establecido en los arts. 59, inc. 3°, 62, inc. 2°, 63 y 67 del Código Penal y 334, 335, 336 inc. 1° del Código Procesal Penal de la Nación, sin costas (art. 530 del C.P.P.N.).

VI.-ABSOLVIENDO DE CULPA Y CARGO a **Nora Silvina ARZENO** de las demás condiciones personales obrantes en autos, en orden a los hechos que fueran materia de juicio, sin costas (art. 530 del Código Procesal Penal de la Nación).

VII.-ABSOLVIENDO DE CULPA Y CARGO a **Fabián Mario CHIONETTI** de las demás condiciones personales obrantes en autos, en orden a los hechos que fueran materia de juicio, sin costas (art. 530 del Código Procesal Penal de la Nación).

VIII.-ABSOLVIENDO DE CULPA Y CARGO a **Ronaldo Patricio BOYD** de las demás condiciones personales obrantes en autos, en orden a los hechos que fueran materia de juicio, sin costas (art. 530 del Código Procesal Penal de la Nación).

IX.-ABSOLVIENDO DE CULPA Y CARGO a **Gustavo Andrés DEUTSCH** de las demás condiciones personales obrantes en autos, en orden a los hechos que fueran materia de juicio, sin costas (art. 530 del Código Procesal Penal de la Nación).

X.- CONDENANDO a Valerio Francisco DIEHL, de las demás condiciones personales obrantes en autos, a la pena de **TRES AÑOS DE PRISIÓN EN SUSPENSO Y COSTAS PROCESALES**, por considerarlo autor penalmente responsable del delito de estrago culposo agravado, previsto y reprimido en el art. 196, segundo párrafo, del Código Penal -según texto Ley 23.077- (arts. 26, 29 inc. 3º, 40, 41 y 45 del Código Penal y 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

XI.- DISPONIENDO que, durante un plazo de **DOS AÑOS**, **Valerio Francisco DIEHL**, cumpla la regla de conducta relativa a fijar residencia y someterse al cuidado de un Patronato conforme lo prescripto en el art. 27 bis, inciso 1º, del Código Penal, todo ello bajo apercibimiento de lo dispuesto en el último párrafo de la norma legal citada.

XII.- CONDENANDO a Gabriel María BORSANI, de las demás condiciones personales obrantes en autos, a la pena de **TRES AÑOS DE PRISIÓN EN SUSPENSO Y COSTAS PROCESALES**, por considerarlo autor penalmente responsable del delito de estrago culposo agravado, previsto y reprimido en el art. 196, segundo párrafo, del Código Penal -según texto Ley 23.077- (arts. 26, 29 inc. 3º, 40, 41 y 45 del Código Penal y 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

XIII.- DISPONIENDO que, durante un plazo de **DOS AÑOS**, **Gabriel María BORSANI**, cumpla la regla de conducta relativa a fijar residencia y someterse al cuidado de un Patronato conforme lo prescripto en el art. 27 bis, inciso 1º, del Código Penal, todo ello bajo apercibimiento de lo dispuesto en el último párrafo de la norma legal citada.

XIV.- IMPONIENDO a los Dres. Jorge Sandro, José María Estévez Cambra, Mariano Fragueiro Frías y Roberto Babington **UNA MULTA DE TREINTA Y CINCO MIL PESOS** (\$ 35.000) respecto de cada profesional y en forma conjunta con sus asistidos; a favor de la parte querellante representada por la Asociación Civil de Víctimas Aéreas, en virtud de haberse declarado

reunidos -en la resolución de fecha 30/12/08- por parte de los mencionados letrados, los extremos exigidos por el art. 45 del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación.

XV.- RECHAZANDO LA NULIDAD interpuesta por los Dres. Mariano Fragueiro Frías y Diego Alvarez Bognar mediante escrito de fecha 7/1/09 contra la resolución dictada el 30/12/08 por la cual se dispuso declarar reunidos los extremos previstos en el art. 45 del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación.

XVI.- RECHAZANDO “*in limine*” LOS RECURSOS DE RECONSIDERACIÓN Y JERÁRQUICO EN SUBSIDIO formulados por los Dres. Estévez Cambra, Fragueiro Frías y Jáuregui, este último en representación del Dr. Sandro, a los cuales adhirió el Dr. Babington, contra la resolución dictada el 30/12/08 por la cual se dispuso declarar reunidos los extremos previstos en el art. 45 del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación.

XVII.- EXTRAYENDO TESTIMONIOS de los actos procesales pertinentes, para su remisión a los organismos y entidades que correspondan (entre ellos, a la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), a la Fuerza Aérea Argentina y al Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial –INMAE-); ello, en virtud de las serias irregularidades por parte de los componentes del sistema de aeronavegación comercial que fueran advertidas en el transcurso del debate, tratadas en forma específica en la deliberación y que conformarán los fundamentos de la presente sentencia.

XVIII.- EXTRAYENDO TESTIMONIOS de las partes pertinentes y remitirlas al Juzgado Nacional en lo Criminal y Correccional Federal que por turno corresponda, con el objeto de que se investigue la posible comisión de delito de acción pública, conforme se observaran en la deliberación y las consideraciones que serán motivo de esta sentencia.

XIX.- MANTENIENDO LAS RESERVAS DE RECURSO DE CASACIÓN Y CASO FEDERAL efectuadas en el transcurso del debate conforme consta en el acta respectiva.

XX.- Firme que sea la presente sentencia, dispóngase de los efectos y documentación por Secretaria, según corresponda.

Anótese e insértese copia en el registro de sentencias de la Secretaría.

USO OFICIAL

ANTE MI: