

A seis años de la peor tragedia aérea de Chile comenzó el juicio en contra de los acusados

Luego de varios intentos y postergaciones, finalmente este lunes comenzó el juicio oral en contra de las seis personas que, según la Fiscalía de Magallanes, tienen responsabilidad en el peor accidente aéreo de la aviación chilena.

El 9 de diciembre de 2019 un avión Hércules C-130 de la Fuerza Aérea de Chile se precipitó al mar de Drake, cuando iba en vuelo a la Antártica, falleciendo sus 38 ocupantes (17 tripulantes y 21 pasajeros).

De ahí la congoja de cada uno de los familiares conectados online, por plataforma "Zoom", cuando el juez presidente de sala, Guillermo Cádiz, pronunció el nombre de cada una de las víctimas.

En calidad de acusados enfrentan el juicio oral por el delito culposo de homicidio, el comandante de escuadrilla Marcelo Alejandro Mella Bertetti; Fernando Mondaca Rodríguez, funcionario del Ministerio de Defensa, Estado Mayor Conjunto, oficial ingeniero de la Fach; Julio Andrés Ojeda Puis, coronel de la Fuerza Aérea; Joaquín Miguel Urzúa Rentería, actualmente empleado público, funcionario de la DGAC, de profesión ingeniero aeronáutico; Roberto Javier Avendaño Veloso, general en retiro de la Fuerza Aérea de Chile; y Emanuel Jesús Carrasco Millaquén. Este último fue acusado de "emitir comunicaciones o señales aeronáuticas falsas o indebidas".

Luego de la extensa lectura del llamado "auto de apertura", donde está consignada la acusación del Ministerio Público, la Fiscalía y abogados querellantes abrieron "los fuegos", exponiendo cada uno sus respectivas posturas.

Para el fiscal regional, Cristián Crisosto, "esta no fue una tragedia impredecible, sino prevista por los manuales de aeronáutica y de la propia Fach", y volvió a reiterar que "el avión no estaba apto para volar (el Hércules C-130)".

Para él los acusados "incurrieron en acciones negligentes lo que se tradujo en la muerte de estas personas".

Un solo abogado querellan-



Los padres del estudiante de la Umag, Ignacio Parada Gálvez, llegaron al Tribunal de Juicio Oral, para seguir los pormenores del proceso.



La mayoría de los intervinientes se encuentra conectado vía plataforma Zoom.

te alcanzó a intervenir y hoy será el turno de los restantes, como también de los defensores, en jornadas de trabajo previstas que duren hasta las 13 horas.

En principio se estima que este juicio oral se extendería por 8 meses.

Cronología del accidente

A las 16,55 horas de ese 9 de diciembre la aeronave despegó desde Punta Arenas hacia la Base Antártica, estimando su arribo para las 19,17 horas.

Los protocolos obligan a un "estricto control" por parte del Centro de Operaciones Aéreas de la IV^a Brigada Aérea,

Esto obliga a que, al sobrevolear determinados puntos geográficos, singularizados como Hornos, Drake, y Krill, la tripulación debe comunicarse con la Dirección General de Aeronáutica Civil, informando su posición y estado del vuelo.

La última fue a las 18,09 horas, quedando la tripulación en que se reportaría en la posición Drake, a las 18,21 horas estimativamente.

Esto nunca ocurrió, "siendo la

última posición registrada en el sistema flightcell a las 18,13 horas, cuyo reporte se entrega por dicho sistema cada 5 minutos".

Al no reportarse la aeronave a las 18,52 horas la DGAC tomó contacto con el Centro de Operaciones Aéreas (COA) de la IV^a Brigada Aérea en Punta Arenas, cuyo propósito principal es mantener la vigilancia y control de las operaciones aéreas militares que se realicen en la jurisdicción de referida a esta brigada aérea.

A las 18,37 horas la DGAC comenzó a llamar a la aeronave "Corvo", nombre clave dado a la aeronave C-130H N°990 siniestrada, y al no tener respuesta, se comunicó con el COA, a eso de las 18,52 horas, consultando si habían tenido noticias de la aeronave.

"El supervisor de turno, el acusado Emanuel Jesús Carrasco Millaquén, entregó información inexacta y falsa a la DGAC, al responder que veía bien al avión por el sistema, y que se encontraba bastante cerca de la base Marsh en la Antártica, no siendo dicha información efectiva", según el Minis-

terio Público.

Esta información inexacta y falsa ocasionó que la controladora de la DGAC incurriera en error y no decretara en ese momento las alertas aeronáuticas correspondientes, lo que trajo como consecuencia que tanto la DGAC como la FACH tomaran conocimiento de manera tardía sobre el siniestro que ya había afectado a la aeronave Hércules y a sus 38 pasajeros, retrasando la decisión de decretar las alertas correspondientes y las tareas de rescate.

Fase de incertidumbre

Por esta razón, recién a las 19,18 horas, el Centro de Control del Aeropuerto Carlos Ibáñez del Campo declaró fase de incertidumbre.

A las 19, 23 horas, se declaró la tercera fase, donde se abriga temor por la seguridad de la aeronave y sus tripulantes.

Y a las 0,29 horas del 10 de diciembre de 2019, se declaró fase de peligro, situación en la cual existen motivos justificados para creer que una aeronave y sus tripulantes están amenazados por un peligro grave e inminente y necesitan auxilio inmediato.

El 11 de diciembre de 2019 mediante la cooperación de diferentes unidades navales, nacionales y extranjeras, encontraron sobre la superficie del Mar de Drake, restos del avión destruido, resultando los 38 tripulantes y pasajeros fallecidos.

Querellante

Uno de los abogados querellantes, Cristián Arias Vicencio, dijo que en este juicio se va a reconstruir históricamente lo sucedido aquel 9 de diciembre de 2019. Y sólo anhela que a las víctimas se les pueda dar una respuesta oficial de lo que realmente ocurrió, "pero también de atribuir juicios de reproche respecto de los acusados que, con su imprudencia temeraria, causaron la muerte de 38 víctimas".

"Vamos a demostrar con mucha claridad que estas 38 muertes eran evitables", afirmó. /LPA