



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA

Sumario

JUZGADO TOGADO MILITAR
TERRITORIAL - 32
ZARAGOZA

SALIDA N.º. 246

FECHA: 21 FEB 2014

Paseo del Canal, 1
500 1 ZARAGOZA
Tel. fono: 976 453 288
Fax 976 453 291

Juzgado Togado Militar Territorial nº 32

CÉDULA DE EMPLAZAMIENTO

Por haberlo acordado así la Ilma. Sra. Juez Togado Militar Territorial núm. 32, D.ª María Luz Pozuelo Antoni, en auto de fecha 13 de febrero de 2014 dictado en el sumario de la referencia, y en cumplimiento de lo dispuesto en el art. 244 de la Ley Procesal Militar, le emplazo en los términos y con las prevenciones que para los emplazamientos establece el art. 175 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, para que comparezca ante el Tribunal Militar Territorial Tercero con sede en Barcelona, en el término de **DIEZ DIAS** para que exprese lo que a su derecho convenga en relación con el auto que se adjunta, en el que se acuerda proponer el Sobreseimiento Definitivo de las actuaciones referidas.

Zaragoza, 21 de febrero de 2014

EL SECRETARIO RELATOR



[Firma manuscrita]

RECIBIDO SECRETARÍA DEL JUZGADO TOGADO MILITAR TERRITORIAL Nº 32
Luis Javier González Carús -

(Fecha y Firma)

LETRADO D. Antonio SUÁREZ-VALDÉS GONZÁLEZ.

(Representante legal del Brigada D.

C/ BRAVO MURILLO, 101 (28020 MADRID) (FAX: 91 535 77 71)

(A devolver, una vez fechado y firmado al Juzgado Togado Militar Territorial núm. 32 de Zaragoza, mediante correo o al fax 976 453 291).

Núm. páginas incluyendo cédula notificación: cinco (05)

GABINETE JURÍDICO SUÁREZ-VALDÉS
C/ Bravo Murillo, 101, planta 11. 28020 MADRID
Tel.: 91 535 7770 - Fax: 91 535 7771
asuarez@suarezvaldes.es
consultas@suarezvaldes.es
www.suarezvaldes.es



ADMINISTRACIÓN DE JUSTICIA

Sumario núm.

AUTO/ En Zaragoza, a trece de febrero de dos mil catorce.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO: Se inicio el presente Sumario, tras recibirse en este Juzgado Togado parte procedente del Ala 31 de Zaragoza, dando cuenta del accidente ocurrido el 2 de enero de 2013 entre dos aeronaves pertenecientes al Ala 31 durante la realización de una prueba funcional del avión T.10-02. La colisión entre ambas aeronaves tuvo lugar en la plataforma/aparcamiento del Ala 31.

SEGUNDO: De las diligencias de prueba que se ha llevado a cabo para el esclarecimiento de los hechos, testificales, periciales y en especial el informe de la Comisión para la Investigación Técnica de Accidentes de Aeronaves Militares se desprende a juicio de la Instructora que el día dos de enero de 2013 se realizaba en el Ala 31 de Zaragoza una prueba en tierra del avión T.10-02, para comprobar la temperatura de la puesta en marcha del motor número 2 y el *synchrophaser*. La prueba se realizaba en la plataforma del Ala 31, en el puesto número 7. La aeronave en cuestión tenía una avería, y para la resolución de la misma se solicitó al Centro de Mantenimiento que designase un mecánico para poner en marcha los motores.

Designado para dicha tarea el Brigada D. [] en funciones de mecánico de vuelo probador, ocupó el asiento correspondiente al piloto al mando en el lado izquierdo. Con dicho Suboficial se encontraban en la cabina de vuelo tres mecánicos de motores más, situándose el más experto (Brigada []) en el asiento situado entre el de los pilotos, el segundo en el asiento de la derecha correspondiente al copiloto (Sargento []) y el tercero (Subteniente []) sentado en el asiento posterior de la cabina de vuelo; además había un supervisor de carga.

El mecánico de vuelo probador, en adelante MVP, tras la pertinente autorización, puso en marcha los cuatro motores sin novedad, comprobándose que la temperatura era la correcta. A continuación tuvo lugar la segunda parte de la prueba, con el *synchrophaser*. Esta prueba consistía en poner las palancas de potencia en una posición de 65° de su recorrido total (que llega a 90°). En este recorrido las luces de *cross over* deben estar apagadas, por lo que el MVP y el mecánico de motores deben estar pendientes de estas luces, con la atención fija dentro de la cabina hacia la posición de dichas luces, antes de comenzar a efectuar los diferentes ajustes. En este momento se empiezan a percatar que la aeronave se desplazaba hacia la otra aeronave que se encontraba en la plataforma del Ala 31.

El MVP aplicó frenos, sin posibilidad de detener la aeronave, por lo que puso frenos de emergencia, sin conseguir detener el aparato. Con los frenos accionados la aeronave colisionó con la que estaba aparcada delante, TF.10-12.

GABINETE JURÍDICO SUÁREZ-VALDÉS
C/ Bravo Murillo, 101, planta 11. 28020 MADRID
Tel.: 91 535 7770 - Fax: 91 535 7771
asarez@suarezvaldes.es
consultas@suarezvaldes.es
www.suarezvaldes.es



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA

GABINETE JURÍDICO SUÁREZ-VALDÉS
C/ Bravo Murillo, 101, planta 11. 28020 MADRID
Tel.: 91 535 7770 - Fax: 91 535 7771

asarez@suarezvaldes.es
consultas@suarezvaldes.es
www.suarezvaldes.es

TERCERO: El lugar donde se realizaba la reparación es donde habitualmente se realizan estas pruebas, al tratarse de una prueba funcional que no exigía ni movimiento del avión, ni utilización de potencia de motores en su totalidad.

Respecto al personal que se encontraba en la aeronave para la realización de la prueba, ninguno de ellos era piloto; lo que según el informe de la CITAAM, es algo habitual. Tanto en el Ejército del Aire como en la aviación civil, está plenamente aceptado que las labores y tareas de mantenimiento que contemplan pruebas en tierra se realicen sin la presencia de un piloto, cuando la operación no se realiza con parámetros de operación de los considerados de vuelo.

Por último, desde un punto de vista de factores técnicos de material, tanto el freno de aparcamiento como los calzos estaban puestos. Según el precitado informe no hay ningún indicio que señale que los frenos no funcionaron adecuadamente, y de hecho hay evidencias en el parking de diferentes frenadas realizadas por miembros de la tripulación.

Y en cuanto a los calzos empleados son los correctos para ser utilizados en la línea de vuelo; y en cualquier caso es el único modelo con el que cuenta la Unidad.

Partiendo del informe de la CITAAM, todo el personal que se encontraba en la aeronave actuó en la medida de sus posibilidades. La reacción fue adecuada a la situación. En este tipo de pruebas, como veremos a continuación, hay dificultad para apreciar el movimiento de la aeronave, a lo que hay que añadir el factor meteorológico del viento (cierzo) en la localidad de Zaragoza y más en concreto en la Base Aérea; y queda acreditado que en cuanto apreciaron el movimiento, se actuó con la mayor rapidez posible.

La dificultad para apreciar el movimiento radica, y radicó el día del accidente, en que la tripulación que realizaba la prueba no pudo emplear visión periférica, lo que hubiera ayudado a tener otros parámetros de movimiento. Estamos ante una prueba que exige que se esté mirando dentro de la cabina, intentando ajustar la potencia y ver que las luces del *syncrophaser* se apagaban, por lo que en el ejercicio correcto de la prueba deben mirar hacia el interior de la aeronave y no hacia el exterior. Además, aún en el supuesto de que hubiesen podido utilizar la visión periférica, ésta hubiese estado disminuida por el hecho de que el avión iba con ambos blindajes laterales de cabina puestos.

En definitiva, se tuvo percepción de movimiento gracias a referencias exteriores, -limitadas en cualquier caso-, porque no se podían tener otras referencias. Y aún encontrándose la otra aeronave a 60 metros, se pudo reaccionar adecuadamente y en un tiempo mínimo. Se actuó sobre el único sistema sobre el que las circunstancias del momento permitieron actuar, el freno. No se puede perder de vista que son momentos de tensión y de pánico ante el impacto inminente, como acertadamente señala el informe de la CITAAM, y aún así se reaccionó en el mínimo espacio de tiempo.

CUARTO: Según la pericial realizada en las aeronaves "el valor total de puesta en vuelo del avión TK.10-12 se estima en 80.545 euros y el del avión T.10-02 se estima que podría estar en 718.526 euros".



ADMINISTRACIÓN DE JUSTICIA

RAZONAMIENTOS JURÍDICOS

I.- Los hechos por los que se inició el procedimiento, podían ser constitutivos de un delito del artículo 155 del Código Penal Militar de "el militar que, en tiempo de paz, por imprudencia causare la pérdida, graves daños o inutilización para el servicio aún de forma temporal, de medios de transporte u otros medios y recursos de las Fuerzas Armadas". Se tipifica, por lo tanto, la imprudencia de quien, con infracción del deber de cuidado necesario, causa un resultado lesivo, de daños materiales.

II.- De los hechos relatados no se desprende a juicio de la Instructora indicio de infracción penal militar. Ello por entender que no hubo imprudencia de nadie, en los hechos que se investigan. La tripulación que en ese momento realizaba la prueba en tierra, y muy especialmente el Mecánico de Vuelo Probador, reaccionaron en la medida de sus posibilidades y sus conocimientos, por lo que en ningún caso se infringió el deber de cuidado que les era exigible.

III.- Respecto a la imprudencia son muchas las Sentencias que han ido describiendo sus elementos (entre otras STS de la Sala V de 22 de octubre de 2007). La imprudencia exige con carácter general una actuación en la que no se sigan las formas y reglas establecidas, ocasionándose como consecuencia de esa falta de cumplimiento un resultado lesivo.

En la Sentencia referida se afirma que "la apreciación de la conducta culposa ha de fundamentarse en la existencia de una acción desprovista del deber de cuidado exigible y un resultado lesivo o dañoso que ésta produce y que es objetivamente imputable a su autor".

En el caso que nos ocupa, no consta, que el movimiento de la aeronave fuera debida a negligencia o imprudencia alguna, la reacción del Mecánico de Vuelo Probador fue la correcta, no pudiéndosele exigir una conducta distinta, por cuanto reaccionó cuando le advirtieron del movimiento y según sus conocimientos. En ningún caso se le puede reprochar el momento de su reacción, precisamente porque en la prueba en tierra que se llevaba a cabo, él debía estar mirando las luces, cosa que efectivamente hacía, y por lo tanto no podía estar mirando hacia el exterior.

Las circunstancias objetivas en las que el suceso se produjo nos hacen considerar que el MVP se hallaba inmerso en una situación no creada por él, y cumpliendo con su obligación.

En definitiva el accidente no fue debido a una actuación poco diligente o poco cuidadosa, del Mecánico de Vuelo probador.

IV.- Sin infracción del deber de cuidado, no hay conducta penalmente reprochable.

V.- El artículo 246.2º de la Ley Procesal Militar en relación con el artículo 245 del mismo texto legal establece que procederá el sobreseimiento definitivo cuando el hecho no constituya delito. En el presente caso, a juicio de la Instructora, los hechos investigados no son constitutivos de delito penal militar alguno.

GABINETE JURÍDICO SUÁREZ-VALDÉS
C/ Bravo Murillo, 101, planta 11. 28020 MADRID
Tel.: 91 535 7770 - Fax: 91 535 7771
asuarez@suarezvaldes.es
consultas@suarezvaldes.es
www.suarezvaldes.es



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA

Vistos los preceptos citados, sus concordantes y complementarios y demás de general y pertinente aplicación,

SE ACUERDA: proponer al Tribunal Militar Territorial Tercero de Barcelona el SOBRESERIMIENTO DEFINITIVO de las actuaciones, de conformidad con lo previsto en el artículo 244 de la Ley Procesal Militar, y en aplicación de lo dispuesto en el artículo 246.2 del mismo Texto Legal.

Notifíquese en legal forma a las partes, emplazándolas para que comparezcan y expresen por escrito ante el Tribunal Militar Territorial Tercero de Barcelona por plazo de DIEZ DIAS lo que a su derecho convenga y elévense las actuaciones a dicho Tribunal.

Así lo acuerda, manda y firma D^a María Luz Pozuelo Antoni, Juez Togado del Juzgado Togado Militar Territorial núm. 32 de los de Zaragoza

DILIGENCIA DE CUMPLIMIENTO/ Seguidamente se cumplimentó el anterior Auto.

DOY FE.

GABINETE JURÍDICO SUÁREZ-VALDÉS

C/ Bravo Murillo, 101, planta 11. 28020 MADRID

Tel.: 91 535 7770 - Fax: 91 535 7771

asuarez@suarezvaldes.es

consultas@suarezvaldes.es

www.suarezvaldes.es