

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Francisco Javier Cano Leal, Diputado del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, al amparo de lo dispuesto en el artículo 185 y siguientes, del vigente Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta para la que se solicita respuesta por escrito sobre el accidente el día 19 de marzo de 2.014 del Helicóptero Super Puma perteneciente al 802 Escuadrón SAR con base en la Base Aérea de Gando (Canarias).

Congreso de los Diputados, 4 de abril de 2017

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El día 19 de marzo de 2014, un helicóptero Súper Puma perteneciente al 802 Escuadrón SAR con base en la Base Aérea de Gando (Canarias), despegó a fin de realizar una maniobra de instrucción de Grúa sobre el Buque de Acción Marítima (BAM) "METEORO". La misión consistía en la realización de sucesivas maniobras de aproximación del helicóptero al buque simulando el rescate nocturno de personas de un barco. Participaba también un avión CN-235 VIGMA denominado D4, cuya misión principal era el lanzamiento de bengalas para iluminar la zona, y así facilitar la orientación y visibilidad de los pilotos del helicóptero, mientras realizan esta maniobra de tan alto riesgo, que solo es realizada por el SAR Canarias y no por otros. Al tratarse de un vuelo nocturno y llevarse a cabo antes del orto lunar, es decir, sin iluminación lunar, el lanzamiento de bengalas es imprescindible para discernir el horizonte y la superficie del agua, dado que el helicóptero Súper Puma carecía de sistema de iluminación autónomo (foco de búsqueda) y la maniobra se realiza sin dispositivos aumentadores de visibilidad nocturna (gafas de visión nocturna) que permiten a los pilotos la búsqueda de referencias en evitación de una posible desubicación espacial (llamado comúnmente "vértigo").

En el transcurso de una de las maniobras, el piloto, Teniente D^a. Carmen-Gracia Ortega Cortés, tomó la decisión de abortar la maniobra, al parecer debido a un mal funcionamiento en el sistema de lanzamiento de bengalas del avión D4. Poco después, el helicóptero Súper Puma se estrelló en el mar, arrastrando hasta el fondo a los tripulantes: Capitán (Piloto) D. Daniel Pena Valiño, Teniente (Piloto) D^a. Carmen-Gracia Ortega Cortés, Teniente (Piloto) D. Sebastián Ruiz Galván, y, Sargento (Mecánico de vuelo) D. Carlos Caramanzana Álvarez, sobreviviendo sólo éste último, aunque desgraciadamente falleció el día 22 de octubre de 2015 cuando otro helicóptero Súper Puma del 802 Escuadrón que regresaba desde Senegal, se precipitó contra el mar, al parecer, también por causas desconocidas.

El Ministerio de Defensa, a pesar de las reticencias, contrató a una empresa especializada en rescate submarino, PHOENIX INTERNATIONAL INC., desplazando a la zona el buque EDT ARES y el robot submarino REMORA II.

Tras muchos días de angustia, la parte principal del helicóptero, donde estaba la cabina, fue rescatada, junto con los cadáveres de la tripulación, salvo el Sargento mecánico, único superviviente. Sin embargo, una parte del fuselaje, que incluía el rotor de cola, se localizó a 227 metros de la cabina, que no fue recuperado, observándose a través de las imágenes, que las palas del citado rotor de cola parecían encontrarse intactas. La recuperación de la cola no fue considerada necesaria por la CITAAM (Comisión de Investigación Técnica de Accidentes de Aeronaves Militares).

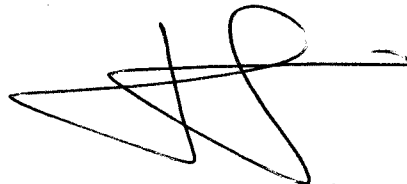
La documentación de mantenimiento del helicóptero señala que, cuatro días antes del accidente, se desmontó la Transmisión Trasera (BTA) sustituyéndose solo este elemento por una usada, procedente de otro helicóptero, sin que se sustituyera también, al mismo tiempo, la otra parte, la MRA, tal y como marca el manual del fabricante, que señala que la BTA (Transmisión Trasera) y la MRA (cubo del rotor de cola donde se insertan las palas), son indisociables.

La posibilidad del fallo mecánico nunca ha sido considerada ni investigada por la CITAAM, pues, a raíz de la declaración del único superviviente, se desestimó dicha posibilidad, centrando toda la investigación, como evidencia el contenido del informe, en el análisis del fallo debido a Factor Humano (desorientación de los pilotos), como causa del siniestro.

En relación a lo anterior, se formulan las siguientes preguntas:

1. ¿Qué actuaciones va a llevar a cabo el Ministerio de Defensa para descartar la posibilidad de un fallo mecánico y aclarar las causas del accidente ocurrido el pasado 19 de marzo de 2014, en el que un helicóptero Súper Puma perteneciente al 802 Escuadrón SAR con base en la Base Aérea de Gando (Canarias) se precipitó al mar, falleciendo el Capitán (Piloto) D. Daniel Pena Valiño, la Teniente (Piloto) D^a. Carmen-Gracia Ortega Cortés, el Teniente (Piloto) D. Sebastián Ruiz Galván, y sobreviviendo sólo el Sargento (Mecánico de vuelo) D. Carlos Caramanzana Álvarez?
2. ¿Se van a dar las órdenes necesarias desde el Ministerio de Defensa para recuperar la parte del fuselaje que contiene el motor de cola a fin de que pueda ser examinado por los técnicos, y así poder descartar de manera definitiva la posibilidad del fallo mecánico en la transmisión trasera como causa del accidente?
3. ¿Facilitará el Ministerio de Defensa que por parte del INTA (Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial) se proceda al estudio técnico de los restos recuperados del helicóptero, y los que se pudieran recuperar, para poder determinar la causa por la que se produjo la rotura de la transmisión trasera del helicóptero?

4. ¿Ha determinado el Ministerio de Defensa las causas que provocaron el segundo accidente de otro Super Puma día 22 de octubre de 2015 perteneciente al 802 Escuadrón cuando regresaba desde Senegal?
5. ¿Tales causas tiene que ver con un fallo mecánico (factor material) similar al que pudo haber provocado el primer accidente en el mes de marzo de 2.014 de otro Super Puma perteneciente al 802 Escuadrón SAR con base en la Base Aérea de Gando (Canarias)?
6. ¿Va a solicitar el Ministerio de Defensa a la CITAAM (Comisión de Investigación Técnica de Accidentes de Aeronaves Militares) que se pronuncie sobre la necesidad o no de ampliar los estudios realizados hasta la fecha y sobre la posibilidad de investigar el factor material (fallo mecánico) como posible causa del accidente?
7. ¿Porque la maniobra de grúa nocturna solo la realiza el 802 Escuadrón SAR y no es realizada por los Escuadrones SAR 801 y 803?
8. ¿Los helicópteros civiles dedicados a salvamento marítimo requieren para realizar esta maniobra iluminación con bengalas lanzadas desde un avión, como precisan los helicópteros SAR del 802 escuadrón, o por el contrario, cuentan con los medios técnicos necesarios para realizar esa maniobra sin requerir apoyo alguno?
9. ¿Porque en el año 2.014 y siguientes los helicópteros del SAR no estaban dotados con medios de iluminación?
10. ¿Sigue realizando el 802 Escuadrón SAR de Canarias maniobras de grúa nocturna?, ¿Tienen los pilotos la capacitación exigida para realizarla?
11. ¿Qué medidas se van a adoptar para dotar a los Escuadrones SAR de helicópteros que incorporen los elementos de seguridad acordes con la realidad así como con el Paquete Logístico necesario para un mantenimiento conforme a las Ordenes Técnicas del fabricante?
12. ¿Tiene constancia el Ministerio de Defensa que en el avión CN-235 VIGMA denominado D4 se produjo un fallo en el sistema de bengalas?



Francisco Javier Cano Leal
Diputado del Grupo Parlamentario de Ciudadanos