



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/9293

21/02/2017

21217

AUTOR/A: RAMÍREZ FREIRE, Saúl (GCS)

RESPUESTA:

En relación con información interesada se señala que el citado vuelo en el que participó el helicóptero 09-121 fue autorizado por el Jefe de la Zona de la Guardia Civil en Canarias y consistió en un vuelo programado de Vigilancia Marítima de costas, combinando en el mismo servicio, la realización de una muestra estática de medios.

En cuanto a la posibilidad de aterrizar en zona urbana, existe una carta de Exenciones al Reglamento de Circulación Aérea número 4 entre el Estado Mayor del Ejército del Aire, la Dirección General de Aviación Civil y la Dirección General de la Guardia Civil.

En todo momento existió una distancia de seguridad y medios de balizamiento suficientes coordinados por personal especializado (dos primeros pilotos instrumentales y un mecánico), para evitar el acceso de público a la zona de maniobras.

El turno de trabajo fue de servicio de actividad en horario de mañana y localización el resto del día, habiéndose establecido los turnos reglamentarios, regulados por la Orden General del Cuerpo por la que se determinan los regímenes de prestación del servicio y la jornada y horario del personal de la Guardia Civil.

Los tripulantes del helicóptero siniestrado pasaron el reconocimiento extraordinario tras el accidente en el Centro de Investigación de Medicina Aeroespacial (CIMA), con resultado de "apto".

En cuanto a los reconocimientos médicos que se recogen para el personal de la Guardia Civil, estos son los establecidos en la Orden Ministerial 23/2011, de 27 de abril, por la que se aprueban las normas para valoración de la aptitud médica del personal de las Fuerzas Armadas con responsabilidad de vuelo.

En lo relativo a los daños que se produjeron en el aparato, éstos fueron los siguientes:

Daños en el rotor de cola, caja intermedia, deriva vertical, eje de transmisión vertical, varilla vertical de cambio de paso, varilla larga de cambio de paso, eje largo de la transmisión, estabilizador horizontal, pestañas de unión puro de cola-helicóptero, puro de cola y en la



estructura del helicóptero, estando el coste económico de la reparación pendiente de ser valorado, al encontrarse a disposición Juez competente.

El Juzgado Togado Militar nº 52 de Las Palmas de Gran Canaria y un Equipo de Investigación, nombrado por la Comisión de Investigación de Accidentes de Aeronaves Militares (CITAAM), fueron los encargados de realizar la cuestación del accidente y la consiguiente comprobación de la aeronave.

Las actividades de formación tanto a mecánicos como a pilotos son las propias de la Especialidad de Piloto o Mecánico: realización de reciclajes anuales en el Grupo de Instrucción y Adiestramiento (GIA) y en el escalón superior de mantenimiento del Grupo de Mantenimiento (GRUMAT) en función de las tareas, así como disponibilidad y programación de las tareas a realizar. Existen, asimismo, pilotos de prueba.

En este sentido, la titulación que poseen los mecánicos es la reflejada en el artículo 6, párrafo 2.1. de la Orden General del Cuerpo sobre Reorganización del Servicio Aéreo, expedida por los Órganos o Autoridades competentes del Ministerio de Defensa.

Por último, cabe señalar que no hay en la actualidad en Canarias ningún mecánico capacitado como mecánico superior, si bien se están realizando las gestiones para que se destine a un Subteniente con funciones de inspector.

Madrid, 4 de julio de 2017

