

Los investigadores realizan su labor sobre el terreno con equipos de protección individual.



INVESTIGAR Y PREVENIR

Desde hace 25 años la CITAAM centraliza el análisis de las causas de los accidentes de las aeronaves militares

HACE poco más de año y medio, en octubre de 2017, con apenas cinco días de diferencia, dos pilotos de caza españoles perdían la vida al estrellarse a los mandos de sus respectivos aviones de combate, un Eurofighter y un F-18. El primero el día 12, durante la maniobra de aproximación a la base de Los Llanos (Albacete). El segundo, el 17, tras despegar de la de Torrejón de Ardoz (Madrid). Son los dos últimos casos, ya cerrados, en los que ha trabajado la Comisión para la Investigación Técnica de Accidentes de Aeronaves Militares (CITAAM). Dependiente del Ministerio de Defensa y adscrito al Mando de Apoyo Logístico del Ejército del Aire, este órgano colegiado fue creado en 1994, hace ahora 25 años, para determinar las causas que provocan tragedias como las anteriormente mencionadas, así como otros casos de menor gravedad en los que se ven implicadas plataformas aéreas de

ala fija y rotatoria, tripuladas o no, de las Fuerzas Armadas y de la Guardia Civil, tanto en España como en zona de operaciones. La Comisión también se ocupa de analizar los siniestros de aeronaves extranjeras en territorio nacional. Por ejemplo, el del F-16 griego en la base de Los Llanos en 2015, la mayor catástrofe de la OTAN en tiempos de paz. Murieron once personas.

La CITAAM no solo investiga accidentes graves, también aquellos

otros aparentemente menores, como el pinchazo de una rueda en la carrera de despegue de un avión, lo que puede provocar la salida de pista, u otra circunstancia que ponga en peligro la vida de la tripulación y el pasaje.

En sus cinco lustros de existencia, la Comisión ha llevado a cabo 274 investigaciones, 240 de accidentes ocurridos en nuestro país y 34 fuera, 44 de ellos mortales. De estos estudios, 193 se refieren a aeronaves del Ejército del Aire, 33 de la Armada, 31 del Ejército de Tierra, nueve de la Guardia Civil y ocho de civiles españolas y militares de nacionalidad extranjera. Por tipo de aparato, la Comisión ha redactado 185 informes técnicos de sucesos con aviones de caza y de transporte, 77 de helicópteros y 12 de plataformas aéreas no tripuladas.

Además, estas investigaciones han dado lugar a la formulación de un total de 469 recomendaciones sobre seguridad operacional «que han contribuido a mejorar los programas de prevención de accidentes aéreos de los Ejércitos y

*La Comisión,
creada en 1994,
ha investigado
274 incidentes
aéreos dentro y
fuera de España*

la Guardia Civil», destaca el presidente de la CITAAM, el general de división Francisco Molina Miñana.

TRABAJO DE CAMPO

Para realizar su labor, la comisión cuenta con cuatro vocales permanentes en representación de cada Ejército y de la Guardia Civil y otros tres pertenecientes a los Cuerpos de Ingenieros Aeronáuticos del Ejército del Aire, de Sanidad Militar y del Jurídico Militar. «Aunque se trata de un núcleo reducido, tenemos una estructura periférica muy importante», destaca el general Molina. «En cada unidad o base aérea hay designado un investigador delegado», añade. Estos profesionales, preferentemente pilotos, «son los primeros en llegar al lugar del suceso, porque generalmente se encuentra próximos al accidente», continúa, y se encargarían del análisis inicial de los hechos. Si no es grave, ellos mismos podrían llevar a cabo la investigación completa. En la actualidad son 36, a los que se suman otros 13 desplegados en zona de operaciones, ocho de ellos a bordo de los buques de la Armada que cuentan con capacidad aérea.

Si la entidad del accidente lo requiere, se constituiría un equipo de investigadores multidisciplinar *ad hoc* designado para realizar el trabajo de campo, consistente en la toma de foto-



Pepe Díaz

Análisis de muestras de material de una aeronave siniestrada con un microscopio electrónico de barrido por emisión de campo en un laboratorio del INTA.

grafías y de las grabaciones de video, levantamiento de croquis, recogida de muestras de fluidos y de grabadores de datos de vuelo o entrevistas a tripulaciones y testigos.

ESTUDIO Y ANÁLISIS

Para analizar las muestras recuperadas sobre el terreno, la CITAAM cuenta con el apoyo de otros organismos de las Fuerzas Armadas e, incluso, de los

propios fabricantes de las plataformas aéreas o de los sistemas que integran. Estos estudios se llevan a cabo en los bancos de pruebas de materiales de Airbus y Boeing, por ejemplo, o en los laboratorios del INTA, en los departamentos de ingeniería de las Maestranzas Aéreas y del Parque Central de Mantenimiento de Helicópteros de las FAMET, en los laboratorios especializados de los Centros Logísticos de Armamento y Experimentación, de Material y de Transmisiones del Ejército del Aire y de los mandos logísticos de los tres Ejércitos y en el Servicio de Criminalística de la Guardia Civil.

A lo largo de la investigación, la CITAAM elabora hasta tres informes, el inicial a los siete días del accidente, el preliminar a los 21 y el final a los 45. Lo normal es que la investigación se dilate mucho más en el tiempo antes de poder cerrarla. «La complejidad de los sistemas de armas», apunta el general Molina, es hoy en día una de las razones que obligan a ampliar este plazo.

«En la Comisión tenemos siempre las maletas preparadas», dice el brigada José Manuel Sánchez, miembro permanente de los equipos de investigadores de la CITAAM, encargado del área de fotografía y video. «Estamos listos para trabajar 24 horas los 365 días del año», concluye el general Molina.

J.L.E.



CITAAM

Asegurada la zona, es prioritario recuperar los registradores de vuelo —las cajas negras— con grabaciones y datos que ayudan a establecer las causas del accidente.