

SECRETO

FUERZA AÉREA DE CHILE
ESTADO MAYOR GENERAL
DIRECCIÓN DE OPERACIONES

Nº E-062 /

SANTIAGO, 23 MAY 2012

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN DE OPERACIONES

I.- VISTOS:

- A.- Los antecedentes acumulados en la presente Investigación Sumaria Administrativa, ordenada instruir por Resolución de esta Dirección de Operaciones (S) N° E-079, de fecha 02.SEP.2011, que designó Fiscal en Comisión al General de Brigada Aérea (A) Sr. Leopoldo MOYA Navarro, con el objeto de instruir una Investigación Sumaria Administrativa para determinar las causas, circunstancias y responsabilidades que provocaron el accidente del avión CASA C-212 N° FACH 966, de dotación del Grupo de Aviación N° 8, como asimismo para determinar el monto de la pérdida de la aeronave y demás especies fiscales.
- B.- La Resolución de esta Dirección de Operaciones (S) N° E – 134, de fecha 01.DIC.2011, que amplió la presente investigación con el objeto de determinar las eventuales responsabilidades, tanto administrativas como disciplinarias en relación con los siguientes aspectos: a) Revisión del proceso formativo del Teniente (A) Juan Pablo MALLEA Lagos (Q.E.P.D.) como Oficial de la Rama del Aire desde la Escuela de Aviación hasta su graduación como Piloto de Guerra; b) Análisis del desempeño global del Teniente (A) Juan Pablo MALLEA Lagos (Q.E.P.D.), en relación a las exigencias y objetivos del programa formativo antes aludido; c) Revisión del proceso formativo del Teniente (A) Juan Pablo MALLEA Lagos (Q.E.P.D.), como Piloto de Transporte, graduado en el Sistema CASA C-212; d) Revisión de su desempeño profesional como Oficial y Piloto Operacional en el Sistema CASA C-212, desde el término de su formación hasta el día del accidente; e) Revisión de los procesos de calificación por parte de los instructores durante los procesos antes mencionados; y f) Revisión de las determinaciones adoptadas por el Consejo de Instructores y las autoridades reglamentarias que le permitieron al Teniente (A) Juan Pablo MALLEA Lagos (Q.E.P.D.), la continuación de su proceso formativo, cuando sus calificaciones no fueron aprobadas en la primera instancia del proceso.
- C.- El Oficio de la Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea (S) N° 31032-21 de fecha 16.ABR.2012 que ordenó al Fiscal en Comisión “disponer todas las diligencias y gestiones necesarias para proceder al cierre y dictamen de esta investigación a más tardar el día 26 de abril de 2012”.
- D.- La Resolución de Cierre de la presente Investigación Sumaria Administrativa de fecha 25.ABR.2012, de la Fiscalía en Comisión.

- E.- El Dictamen Fiscal que rola a fojas 2.366 y siguientes.
- F.- Los descargos presentados con fecha 7 de mayo de 2012, por el Comandante de Grupo (A) Sr. Germán OLAVE Díaz, Capitán de Bandada (A) Sr. Sergio CASTRO Moya, y el Teniente (A) Sr. Mauricio BARRÍA Ruiz.
- G.- Los descargos presentados con fecha 11 de mayo de 2012, por el Comandante de Grupo (I) Sr. José Manuel ORTÍZ Ortiz y el Comandante de Escuadrilla (I) Sr. Danilo SÁNCHEZ Pizarro.
- H.- Las presentaciones y descargos efectuados con fecha 14 de mayo de 2012, por el General de Aviación Sr. Luis ILI Salgado, el General de Brigada Aérea (A) Sr. Marcos GONZÁLEZ Vassallo, el General de Brigada Aérea (A) Sr. Julio FRÍAS Pistono, el Coronel de Aviación (A) Sr. Guillermo CASTRO Guzmán, el Coronel de Aviación (A) Sr. Luis ACUÑA Robertson, el Coronel de Aviación (A) Sr. Aldo CARBONE Frugone, el Comandante de Grupo (A) Sr. César PINEDA Troncoso, y el Capitán de Bandada (A) Sr. Mauricio SOLANO Pereda.
- I.- Que de acuerdo a lo informado por el Sr. Fiscal en Comisión, el Coronel de Aviación (A) Sr. Walter FORNET Langerfeldt, y los Capitanes de Bandada (A) Sr. Fernando MARÍN Reyes y Guido DE POL Martin, no presentaron descargos dentro del plazo establecido en el artículo 84 inciso final, del Reglamento Serie "E" N° 10, "De Investigaciones Sumarias Administrativas de las Fuerzas Armadas".
- J.- Lo dispuesto en el artículo 8 de la Ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado se encuentra contenido en el D.F.L. N° 1/19.653 del Ministerio Secretaría General de la Presidencia del año 2000, en los artículos 431 y 432 del Código de Justicia Militar; en los artículos 7, 9 y 13 y demás pertinentes de la Ley N° 19.880, que establece las bases de los procedimientos administrativos, que rigen los actos de los órganos de la Administración del Estado; en los artículos 153 y siguientes del D.F.L. (G) N° 1 de 1997, Estatuto del Personal de las Fuerzas Armadas; en los artículos 60, 61, 72 y 73 del Reglamento Serie "E" N° 2, "De Disciplina para las Fuerzas Armadas"; en los artículos 17, 88 y siguientes y 116 y siguientes del Reglamento Serie "E" N° 10, y en la letra B N° 2, de la Cartilla que Dicta Normas Complementarias al Reglamento Serie "E" N° 10, de Investigaciones Sumarias Administrativas de las Fuerzas Armadas.

II.- CONSIDERANDO:

A.- En cuanto a las circunstancias del accidente investigado

- 1.- Que con los antecedentes acumulados en la presente investigación, se encuentra acreditado que el día 2 de septiembre de 2011, se realizó una Misión de Vuelo al Archipiélago Juan Fernández en la aeronave CASA 212, N° FACH 966, de dotación del Grupo de Aviación N° 8, con la finalidad de dar cumplimiento a una Orden de Misión emanada del Comando de Combate, para apoyar un requerimiento del Emprendimiento "Desafío Levantemos Chile".
- 2.- Que aproximadamente a las 19:48 hrs. del mismo día 2 de septiembre de 2011, encontrándose la aeronave en la fase de tránsito sobre el Aeródromo de Robinson Crusoe, se accidentó en las proximidades del mismo, por causas que se investigan, precipitándose al mar, con

tripulación y pasajeros fallecidos o aún desaparecidos, quedando la aeronave totalmente destruida, tal como se detalla en el Dictamen Fiscal y se acredita en el peritaje de mantenimiento y en la Inspección efectuada por la Fiscalía en Comisión.

- 3.- Que, los procedimientos administrativos deben ser ágiles y expeditos, siendo de su esencia, la aplicación de los principios de celeridad y oportunidad en la investigación de las responsabilidades y especialmente en la aplicación de las medidas disciplinarias correspondientes, respetando las normas del debido proceso, para así asegurar la eficiencia y la eficacia en el actuar de la organización, todo lo cual resulta aplicable a la presente Investigación Sumaria Administrativa.
- 4.- Que la investigación se encuentra agotada respecto de ciertas áreas específicas, en las cuales se han podido establecer errores, omisiones e infracciones de normas y procedimientos institucionales que aún cuando no dicen relación con las causas del accidente del avión CASA 212 N° FACH 966, al ser parte de sus circunstancias, fueron debidamente determinadas y acreditadas en la presente investigación, permitiendo establecer responsabilidades administrativas en ámbitos de mando y gestión de la Fuerza Aérea, habiéndose abstenido el Fiscal en Comisión, por ahora, de dictaminar acerca de las causas del accidente materia de la presente investigación, según explica en su resolución de cierre de fojas 2.365, por encontrarse pendientes diversos peritajes.
- 5.- Que toda investigación sumaria administrativa de un accidente de aviación exige no sólo investigar las causas técnicas o humanas que pudieron haberlo producido, sino también las circunstancias que rodean el siniestro, disponiéndose así en forma expresa en la resolución de esta Dirección que ordenó incoar este procedimiento sumarial, según se lee en la letra A de los Vistos de la presente Resolución. Lo anterior implica investigar también el estado de la aeronave y todo lo referente a la planificación, ejecución y control del vuelo siniestrado, aún cuando no hayan tenido, eventualmente, incidencia en el resultado. Por ello, en opinión de este Director compete al Fiscal indagar sobre una serie de situaciones y hechos que se vinculan entre sí y que dicen relación con la tripulación, la planificación del vuelo, el mantenimiento de la aeronave, la operación de la baliza ELT y la meteorología. En cuanto al proceso formativo y como piloto operacional del Teniente (A) Sr. Juan Pablo MALLEA Lagos (Q.E.P.D.) y su rendimiento como Oficial de la Rama del Aire, tal investigación dice relación con la ampliación dispuesta por Resolución (S) de esta Dirección de Operaciones N° E – 134, de fecha 01.DIC.2011.
- 6.- En cuanto a la tripulación del avión CASA 212 N° FACH 966, se encuentra acreditado en la investigación que los cuatro miembros de la tripulación del vuelo del día 2 de septiembre de 2011, se encontraban física y psíquicamente “Aptos”, de acuerdo a los controles médicos efectuados, tanto en el área de la Medicina Preventiva, como aquella de competencia del Centro de Medicina Aeroespacial (CMAE). Asimismo, los exámenes médico legales concluyeron que los miembros de la tripulación, al momento del accidente no se encontraban bajo los efectos de medicamentos psicotrópicos ni de sustancias que pudiesen afectar su desempeño.

- 7.- Que la investigación ha determinado que el nombramiento de la Teniente (A) Srta. Carolina FERNÁNDEZ Quinteros (Q.E.P.D.) como Comandante de Aeronave del material C-212, se ajustó a la reglamentación vigente. Respecto de las horas de vuelo de los pilotos, el Peritaje de Operaciones ha establecido que tanto la Teniente (A) Srta. Carolina FERNÁNDEZ Quinteros (Q.E.P.D.) como el Teniente (A) Sr. Juan Pablo MALLEA Lagos (Q.E.P.D.), se encontraban entrenados para ejecutar misiones de transporte logístico, como la que estaban realizando al momento del accidente, de acuerdo a lo exigido por el Programa de Mantenimiento de Eficiencia Operativa (MEO), con el nivel de eficiencia suficiente para la misión y con una buena relación de cabina entre ambos pilotos.
- 8.- Se encuentra asimismo acreditado, que el vuelo de la aeronave CASA 212 N° 966 al Archipiélago de Juan Fernández, se originó en la solicitud de fecha 8 de julio de 2011, enviada por el “Emprendimiento Desafío Levantemos Chile” al Coronel de Aviación (DA) Sr. Dennis Harvey Parada, Jefe del Departamento Comunicacional de la FACH, requiriéndose apoyo para el traslado aéreo de personas de esa organización y para integrantes del equipo del Programa de TVN “Buenos Días a Todos”, totalizando 11 pasajeros. Dicha solicitud cumplió con los procedimientos administrativos internos, siendo canalizada a través de la Secretaría General de la Fuerza Aérea, de conformidad a lo dispuesto en el Reglamento Serie “B” N° 9 sobre “Transporte de Pasajeros y Carga no Institucionales en Aeronaves Institucionales”, en la Norma Logística sobre “Transporte Institucional” NLT 2003-006 y en la Resolución de la Fuerza Aérea de Chile N° E-824 de fecha 07.OCT.2009.
- 9.- Que, en razón de lo anterior, el Jefe del Estado Mayor del Comando de Combate emitió una Orden de Misión de Vuelo dirigida a la Vª y Iª Brigadas Aéreas, solicitando el traslado aéreo para el Emprendimiento “Desafío Levantemos Chile”, e indicando que los pasajeros a trasladar corresponden a personal de dicha entidad más los integrantes del Equipo del “Programa Buenos Días a Todos”, de TVN, con un total de 11 pasajeros; además, 2 personeros del Consejo Nacional de la Cultura y las Artes, y 3 pasajeros del Departamento Comunicacional Institucional. En la referida Orden de Misión de Vuelo se indica que el traslado se efectuaría en material CASA 212 de la Vª Brigada Aérea y como alterno en CASA 212 de la Iª Brigada Aérea, entre el día viernes 19 de agosto y el 21 del mismo mes, con un total de 16 pasajeros, sin cobro.
- 10.- Que consta en la investigación, que el cambio de fecha del viaje al Archipiélago de Juan Fernández para el día 2 de septiembre de 2011, se produjo como resultado de una solicitud de la representante del Emprendimiento “Desafío Levantemos Chile”, Srta. Ana María Zaldívar, efectuada al Departamento Comunicacional de la Fuerza Aérea.
- 11.- En razón de lo anterior, el Jefe del Estado Mayor del Comando de Combate, informó la modificación de las fechas de vuelo para el día viernes el 2 de Septiembre de 2011, regresando el domingo 4 de ese mismo mes, disminuyendo 1 pasajero del Departamento Comunicacional, e indicando las rutas Antofagasta-Santiago, Santiago

– Juan Fernández; Juan Fernández – Santiago y Santiago – Antofagasta para las nuevas fechas.

- 12.- La investigación estableció que el requerimiento para el referido vuelo se coordinó directamente con el Grupo de Aviación N° 8, dependiente de la Vª Brigada Aérea, determinándose por esa Unidad que sólo se podían trasladar 15 pasajeros, al haberse decidido incluir en el mismo vuelo al Cabo 1º Sr. Eduardo Estrada (Q.E.P.D.) y al Cabo 2º Sr. Flavio Oliva (Q.E.P.D.) quienes no tenían el carácter de tripulación de la aeronave.
- 13.- Se ha comprobado en la investigación que los estanques de combustible del avión CASA 212 N° 966 estaban cargados completamente al iniciar el vuelo al Archipiélago de Juan Fernández, con el mérito de los antecedentes, documentos, declaraciones y la conclusión del peritaje sobre este aspecto. A su vez, se encuentra acreditado que el peso final de la aeronave al momento del despegue, era de 8.265,19 kilogramos/18.183,42 libras, siendo el peso máximo permitido de 8.100 kilogramos /17,857 libras, sin que en la investigación se haya podido establecer, que durante los 20 días previos al vuelo o en la planificación inicial, se haya efectuado bajo la supervisión del Ingeniero del Vuelo y de la Comandante de Aeronave, un pesaje detallado de la tripulación e ítems que se trasladarían en el avión.
- 14.- Se constata además que las instancias que intervinieron inicialmente en la etapa de planificación del vuelo, esto es el Comandante del Grupo de Aviación N° 8, el Comandante de la Escuadrilla de Apoyo al Combate y el Jefe de la Bandada de Transporte Táctico, no supervisaron de manera acuciosa tal planificación, ya que de haber sido así, se habría constatado que respecto del peso máximo considerado para el despegue de la aeronave, no se habían cumplido las disposiciones del Manual de Vuelo del avión CASA 212. Tampoco existió planificación, control o instrucción respecto del vuelo con punto de no retorno, pese a que en el Manual de Fase y Aplicación Táctica del avión Casa 212 Serie 300, del Grupo de Aviación N° 8, de febrero 2007, están establecidos los procedimientos de cálculo de combustible y el cálculo del Punto de No Retorno, para misiones que operen bajo ese criterio.
- 15.- Que, se ha determinado en la investigación, que en los planes de vuelo elaborados por el Teniente (A) Sr. Juan Pablo MALLEA Lagos (Q.E.P.D.) para realizar el vuelo del Casa 212 N° 966, desde el Aeropuerto Arturo Merino Benítez hacia el Aeródromo Robinson Crusoe, no se consignó el Punto de no Retorno, detectándose también otros errores en la elaboración de los formularios correspondientes, referidos al tipo de vuelo, tiempo de vuelo y autonomía de vuelo así como respecto de los botes salvavidas.
- 16.- Se ha acreditado que el Centro de Operaciones Aéreas (C.O.A.) de la IIª Brigada Aérea, el 2 de septiembre 2011, no mantuvo contacto con la tripulación, que recibieron el plan de vuelo vía fax, siendo revisado y tramitado pese a que no mantenían un procedimiento escrito para ese tipo de operaciones hacia el Aeródromo Robinson Crusoe. Tampoco se realizaron coordinaciones o comunicaciones con el C.O.A. respecto del Punto de no Retorno. De esta manera, no se ejerció control positivo de la misión de la aeronave y de los medios con la que esta

se desarrolló, conforme a las Normas Operacionales de esa Brigada. Asimismo, no se declararon las alertas correspondientes de manera oportuna, una vez cumplido el tiempo de autonomía del avión, según lo establecido por la tripulación en el plan de vuelo.

- 17.- Que, de acuerdo a las transcripciones de las comunicaciones del avión el día del accidente, se puede determinar que en el Punto de No Retorno no existió una comunicación entre el C.O.A. y la tripulación del Casa 212 N° 966, que permitiese decidir si continuar con el vuelo o regresar al aeródromo de alternativa. Sin embargo, a las 19:42 la aeronave estableció contacto con el control en la Isla, cancelando el Plan de Vuelo IFR y notificando tener contacto visual con la Isla, encontrándose a 20 MN del aeródromo Robinson Crusoe. El reporte meteorológico entregado a la aeronave, en esa comunicación, indicaba viento del sur-oeste de 20 a 25 nudos arrachado.
- 18.- También se encuentra acreditado que en un vuelo anterior al Archipiélago de Juan Fernández, la Teniente (A) Srta. Fernández (Q.E.P.D.) había tenido un problema meteorológico y que los techos nubosos estaban más bajos de lo que decía el pronóstico del tiempo, por lo que a su arribo se le había dificultado encontrar la pista, sin que se hubiese confeccionado un Informe de Riesgo Operacional (IRO).
- 19.- Que, la “Norma Operacional Fuerza Aérea para el Alistamiento Operativo” (NOFA) dictada por el Comando de Combate, es el documento matriz que permite a los Comandantes contar con las políticas de operación, normas, procedimientos y disposiciones que estandarizan y facilitan el accionar operativo institucional, normando los aspectos que no están contemplados en los Reglamentos y Manuales institucionales. Dicha norma dispone, entre otros aspectos, que las Brigadas Aéreas deben tener Normas o Procedimientos que regulen la operación de aeronaves que no estándoles asignadas operen en su jurisdicción, como asimismo la operación de sus Unidades o aeronaves en otra jurisdicción, disposición que no fue cumplida por la Vª ni por la IIª Brigada Aérea, ni ello controlado por el Comando de Combate.
- 20.- Que, se ha determinado en la investigación que la aeronave CASA 212-300 N° FACH 966, que se accidentó en el archipiélago de Juan Fernández el día 2 de Septiembre de 2011, estaba al momento de realizar el vuelo, apta para cumplir con la misión, pese a encontrarse observaciones en el área de mantenimiento, como ciertos errores en la confección de formularios, desórdenes de tipo administrativo en el Grupo de Mantenimiento del Ala Base N° 1 de la Vª Brigada Aérea, o trizaduras milimétricas en una parte del ala no sometida a esfuerzo aerodinámico, y demás contenidas en el Formulario de Mantenimiento Parte III, las que no afectaron su condición de aeronavegabilidad y seguridad, encontrándose la aeronave en condición operativa, con sistema de oxígeno para la tripulación y su baliza ELT operando.
- 21.- Que según consta en la Investigación, la Teniente (A) Srta. Carolina Fernández Quinteros (Q.E.P.D.), recibió en reiteradas ocasiones la información meteorológica de carácter sinóptico, referida a la condición de la ruta y del área de la Isla Robinson Crusoe, de parte del Centro Meteorológico AMB.

- 22.- Que, de acuerdo con la transcripción de las comunicaciones entre la aeronave "Centaurio" (CASA 212, N° FACH 966) y los Centros de Control Aeronáutico correspondientes, del día 2 de septiembre 2011, la aeronave varió su nivel de vuelo en ruta, de FL 90 (9.000 pies) llegando a nivel de vuelo FL 155 (15.500 pies), posiblemente buscando evitar las condiciones de nubosidad, por el frente meteorológico que se encontraba presente.
- 23.- Que, de acuerdo a lo informado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, bajo la situación meteorológica de actividad cumuliforme y vientos arrachados, existe una alta probabilidad que la aeronave haya experimentado turbulencia moderada e incluso eventualmente fuerte, tanto en la ruta como en el Archipiélago Juan Fernández, además de turbulencia asociada a las corrientes ascendentes y descendentes en cúmulos y en sus cercanías vientos arrachados. Esa situación meteorológica fue observada por pilotos civiles que aterrizaron en la Isla Robinson Crusoe en la fecha del accidente.
- 24.- Se ha acreditado en la investigación que la tripulación efectuó las coordinaciones previas con el Centro de Análisis Meteorológico del Aeropuerto Arturo Merino Benítez, que presentó el plan de vuelo correspondiente en la Oficina de Operaciones de la Base Aérea Pudahuel, que lo transmitió a la Oficina ARO (Oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo) dependiente de la Dirección General de Aeronáutica Civil, para efectos de control del plan de vuelo y del desarrollo mismo del vuelo. Asimismo, antes de iniciar la operación, el plan de vuelo presentado por la tripulación fue autorizado a través de comunicaciones radiales entre la aeronave y la dependencia de Control de Tránsito Aéreo correspondiente.
- 25.- Que, el vuelo del avión CASA 212, N° 966, del día 2 de septiembre de 2011, se ajustó en lo que a tránsito aéreo y utilización del espacio aéreo se refiere, a las disposiciones que rigen la materia, aplicables a las aeronaves militares.

B.- En cuanto al desempeño del Teniente (A) Sr. Juan Pablo Mallea Lagos (Q.E.P.D.) en su proceso formativo y operacional como piloto y su rendimiento como oficial.

- 1.- Que está acreditado en la investigación, que el entonces Cadete Sr. Juan Pablo MALLEA Lagos, (Q.E.P.D.), aprobó satisfactoriamente el Curso Instrucción Aérea de Cadetes Básico (IACB), con un porcentaje final del 84,65%.
- 2.- Al respecto, tal como consta en el Informe de Rendimiento de Piloto Alumno (IRPA), la Fase Práctica del Curso IACB fue aprobada por el entonces Cadete Sr. MALLEA (Q.E.P.D.) con un promedio de 82,75%, obteniendo durante la Etapa de Transición, un total de cinco misiones calificadas "Deficientes" alternadas, pasando a Examen de Progresión y aprobándolo en primera instancia. Sobre el particular, en el Consejo de Instructores de la Escuela de Aviación realizado el 10 de Junio de 2006, entre otros asuntos, se evaluó su bajo rendimiento, cumpliendo con posterioridad una misión de reentrenamiento por días sin volar, no teniendo misiones extras por bajo rendimiento. El examen final de la Etapa de Transición lo aprobó en primera instancia con un 84,93%.

- 3.- Que, de la misma forma, se encuentra acreditado que en la etapa de Acrobacia (ACR) de un total de 26 misiones, el entonces Cadete Sr. Juan Pablo MALLEA Lagos (Q.E.P.D.) obtuvo cuatro misiones calificadas como "Deficiente", siendo una de ellas de reentrenamiento, por lo que aprobó el examen final de etapa con un 84,61%.
- 4.- Que, igualmente consta en la investigación que en la Etapa de Formación, de un total de 25 misiones, el entonces Cadete Sr. MALLEA (Q.E.P.D.) obtuvo dos misiones calificadas como "Deficiente", habiendo aprobado el Examen de Final de Etapa con un 81,06%, después de cumplir una misión de reentrenamiento, por días sin volar.
- 5.- Que, también se encuentra acreditado en la investigación que en la Etapa de Navegación en Alto Nivel, de un total de seis misiones, el Cadete Sr. MALLEA (Q.E.P.D.), calificó "Deficiente" una misión, aprobando el Examen Final de Etapa, con un 80%, después de estar veintidós días sin volar, incumpléndose de esta forma lo estipulado en el Programa IACB, que indica que el Cadete debe volar la última misión dual antes de continuar regularmente el Curso, si ha dejado de volar de 5 a 14 días.
- 6.- Que, del mismo modo, se encuentra acreditado que en la Etapa Navegación en Bajo Nivel, el Cadete Sr. MALLEA (Q.E.P.D.), calificó todas las misiones como "Bueno", aprobando el Examen Final de Etapa con un 84,51%, sin misiones extras por bajo rendimiento. Asimismo, en la Etapa Nocturna, el Cadete MALLEA (Q.E.P.D.), calificó como "Bueno" todas las misiones y fue autorizado para volar la última misión solo.
- 7.- Que, consta en autos que en el Programa de Obtención y Habilitación de Vuelo por Instrumentos (OHVI), al que se sometió el entonces Alférez (A) Sr. Juan Pablo MALLEA Lagos (Q.E.P.D.), el Curso de Vuelo contemplaba una Fase Teórica de 240 horas de clases, distribuidas en nueve asignaturas, y una Fase Práctica con 55,5 horas de vuelo en 38 salidas, de las cuales, 21 horas eran en avión y 17 horas en simulador, calificándose ambas modalidades bajo las mismas reglas.
- 8.- Que, según consta en el IRPA el entonces Alférez (A) Sr. MALLEA (Q.E.P.D.) inició la Fase Teórica el día 05 de Febrero de 2007, terminándola el día 16 de Abril del mismo año, sin haber reprobado ningún examen. Asimismo, de acuerdo al referido Programa OHVI, la Fase de Instrucción Práctica de éste, se dividía en dos etapas: básica y avanzada. Esta última a su vez se dividía en las Sub-etapas ADF, VOR, VOR-DME, ILS, RADAR y AEROVIAS, siendo la Etapa de Vuelo Básica, y cada una de las Sub Etapas, evaluadas en la última misión de cada uno de ellas. La Evaluación Final se efectuaba mediante un examen que incluía procedimientos de las distintas sub etapas, que debían aprobarse para dar término al Curso.
- 9.- Que, según consta en las respectivas Hojas de Calificaciones, el entonces Alférez (A) Sr. MALLEA (Q.E.P.D.), obtuvo en la Etapa Básica, tres calificaciones "Deficiente", dos de ellas alternadas, y una tercera en la última misión, por lo que debió volar dos misiones de ajuste en avión, y una en simulador, para alcanzar el rendimiento requerido y pasar a la siguiente etapa.