

**SOLICITA NUEVAS PRUEBAS – SE DESARCHIVE SI FUERE MENESTER –
EVENTUAL DELITO IMPRESCRIPTIBLE DE LESA HUMANIDAD.**

Señor Juez:

ZULEMA FÁTIMA YOMA, querellante en estos autos, con el patrocinio letrado del **Dr. JUAN GABRIEL LABAKÉ**, abogado C.A.S.I. VII, F. 21, con domicilio legal constituido en la causa **Nº 25.856/95**, caratulada “**MENEM (h), Carlos Saúl - OLTRA, Silvio Héctor s/ Investigación sobre las causas de sus muertes**”, a VS respetuosamente digo:

I.- EXORDIO

Que he examinado detenidamente estos autos, en particular la sentencia obrante a fs. 12.345 / 12.558 vta. por la cual VS decidió su archivo. Simultáneamente, he solicitado asesoramiento a helicópteros y a especialistas en criminalística para el análisis de la prueba producida, en forma especial de las pericias efectuadas y de las declaraciones testimoniales existentes.

Que, de tales diligencias y averiguaciones, surgen elementos de juicio que, a la luz de las disposiciones del CPPN (art. 195, segunda parte) y jurisprudencia y doctrina existentes, de la ciencia moderna y de la sana lógica, ameritan el desarchivo de estos autos y la continuación de las investigaciones tendientes a determinar la verdadera causa de la muerte de mi hijo Carlos Saúl MENEM (h) y de la de Silvio Héctor OLTRA, pues todo parece indicar que se produjeron debido a la perpetración de un doble homicidio agravado, y no a causa de un accidente como se creía hasta ahora.

No escapará al elevado criterio de VS la importancia especial que reviste esta causa pues, de ser acertada la afirmación que acabo de hacer, estaríamos frente a un atentado terrorista de enorme trascendencia: el asesinato del hijo del presidente de la Nación en ejercicio en ese momento, lo cual lo transformaría en un delito de lesa humanidad, según lo establece el Convenio de Ginebra de 1937, y por ello imprescriptible, de acuerdo con el Tratado de Roma-Corte Penal Internacional y con la Comisión Interamericana de Derechos Humanos (“Informe sobre terrorismo y derechos humanos” del 22-10-02).

Del estudio de la mencionada sentencia de VS surgen elementos de juicio que respaldan mi solicitud de desarchivar la causa e indican inequívocamente la necesidad de continuar la investigación proveyendo y produciendo nuevas pruebas o reinterpretando debidamente las existentes, tal como paso a exponer.

II.- DECLARACIONES TESTIMONIALES Y SU EVALUACIÓN

A)- Consideraciones técnicas previas.

Antes de analizar la prueba ya producida, estimo conveniente hacer algunas consideraciones técnicas, según lo informado por los helicopeteristas y por los especialistas en criminalística citados más arriba.

1.- Distancia y tiempo del recorrido del helicóptero.

De acuerdo con la documentación obrante en autos, se puede afirmar con seguridad que el helicóptero partió del Aeropuerto de Don Torcuato a las 10,48 y el siniestro se produjo a las 11,45, con rumbo a Rosario (Pueblo Esther), siguiendo la ruta de la autopista Panamericana. Esos datos indubitables dan un tiempo de vuelo de 57 minutos.

Si a ello se le deduce el tiempo que lleva elevar el helicóptero hasta la altitud de navegación (los testigos hablan de unos 150 a 200 metros), y la demora que significó su descenso hasta baja altura sobre la gomería “El Pito”, y su “suspensión” en el aire en ese punto para hacer señas a la custodia que llevaran el casco de mi hijo, el tiempo efectivo de vuelo de ninguna manera pudo ser mayor a 57 minutos, sino incluso ligeramente menor.

La distancia recorrida también es un dato seguro: desde el aeropuerto de Don Torcuato, hasta el lugar del siniestro, hay 179 km en línea recta. Si se toma, en cambio, como ruta de vuelo el trazado zigzagueante en el plano vertical y horizontal de la autopista en ese tramo, esa distancia se eleva a 197 km. Conviene recordar que, en ese trayecto, hay 81 obstáculos, entre puentes, cables y carteles, más todos los giros requeridos por las curvas de la autopista.

La velocidad de crucero del helicóptero siniestrado es de 207,30 km/hora, según su fabricante; y la velocidad promedio, por lo dicho recientemente (elevar el helicóptero hasta la altitud de navegación y bajar en “El Piro”), no puede ser mayor a 195 km/h. De modo que, a esa velocidad (195 km/h) y en ese tiempo (57 minutos), y de acuerdo con una ecuación de regla de tres simple, el helicóptero sólo pudo recorrer 179 km, con muy poco margen de error en el cálculo. Observará VS que esa distancia

coincide con llamativa exactitud con la ruta en línea recta que suma, según dije, 179 km. En cambio, si el helicóptero hubiera seguido el trazado zigzagueante de la autopista (como parece dar por sentado la sentencia), que suma, insisto, 197 km, el tiempo necesario para cubrirla a la velocidad de crucero del helicóptero habría sido mayor: 60.7 minutos.

Pero a ello debe agregarse que, si hace zigzagueo, el tiempo empleado será mucho mayor aún, pues es indispensable disminuir la velocidad de crucero cada vez que se sube o se baja, o se hace un giro hacia uno u otro lado. Por ese motivo, si mi hijo hubiera volado siguiendo el zigzagueo de la autopista aún en forma esporádica y no excepcionalmente como lo hizo, y subiendo y bajando en los puentes o en cruce de cables, el tiempo empleado habría sido fácilmente el doble del que realmente empleó.

Como el dato indubitable es que mi hijo empleó 57 minutos de vuelo para recorrer ese tramo, debe darse por seguro que el helicóptero siguió la línea recta como ruta de vuelo, y descartarse por físicamente imposible la hipótesis de que lo hizo siguiendo el trazado zigzagueante de la autopista, salvo en cortos tramos (sólo al bajar en la gomería "El Pito", y en los últimos metros por los motivos que ya explicaré). Por la misma razón, menos aún es posible hablar de una trayectoria en la que "jugaba" subiendo en cada puente o cruce de cables, para descender inmediatamente después.

2.- Distintas distancias entre la línea recta y el trazado zigzagueante.

Con esos datos he dibujado, en la documental N° 1 que acompaño, un croquis a escala de ambas rutas: línea recta y trazado zigzagueante de la autopista. VS podrá comprobar la distancia efectiva que hay entre ellas en los distintos puntos en que los testigos refieren haber visto al helicóptero de mi hijo.

Al respecto, es oportuno tener presente que la vista humana sólo puede distinguir un helicóptero hasta una distancia de 700 metros y siempre que haya condiciones óptimas de visibilidad, que no las hubo ese día. La información suministrada por el Servicio Meteorológico Nacional y obrante en autos, habla de un

día nublado con algunos chaparrones o lluvia tenue, lo cual significa que la distancia para ver con cierta claridad un helicóptero se acorta en forma apreciable.

Los cálculos parecen demostrar que la distancia entre el testigo del caso, ubicado siempre sobre la Panamericana o a su vera, y el helicóptero que volaba necesariamente en línea recta, es de:

- 2.1.- Para los custodios Rodríguez, Ruiz y Vallejos: 4.000 metros.
- 2.2.- Para Guillermo Rivero: 1.000 metros.
- 2.3.- Para Gladis Beatriz Peralta: 2.000 metros.
- 2.4.- Para Marcelo Gregorio Franco: 3.000 metros.
- 2.5.- Para Gervasia Elisa Franco y Humberto Luis Franco: 500 metros.
- 2.6.- Para Oscar Rubén Martín: 500 metros.
- 2.7.- Para Rubén Marcelo Lescano: 1.000 metros.

En el croquis que acompaña se puede ver ello gráficamente.

El testimonio del custodio Héctor Oscar Rodríguez avala mi afirmación de que el helicóptero siguió la línea recta como ruta, la cual a veces se separa apreciablemente del trazado de la autopista. En efecto, a fs. 7512 vta., Rodríguez dice que *“el vuelo era distante del carril de la Autopista que lleva dirección Rosario-Buenos Aires. Que debido a la distancia no divisó correctamente a los ocupantes...”*

Otra prueba de ello es el testimonio de Guillermo Ramón Rivero, quien a fs. 478 declara que vio el helicóptero, *“estimando que iba por la zona de campo, paralela a la ruta, del lado derecho...”*, y a fs. 8392 lo ratifica al decir que *“observó el vuelo del helicóptero por la mano derecha, sobre el campo, a un a altura considerable”*.

3.- La segura presencia de otros helicópteros.

Entre el aeropuerto de Don Torcuato y San Nicolás, todos los días vuelan numerosos helicópteros, por la cantidad de empresas, fábricas, mansiones particulares y otras construcciones semejantes existentes en dicha zona, cuyos dueños se movilizan frecuentemente por ese medio. Para tratar de obtener ese dato,

desde ya solicito se oficie al Aeropuerto Internacional de Don Torcuato a fin de recabarle información al respecto.

Por eso y por la contradicción existente entre sus dichos y lo expuesto en el punto 1., es dable suponer que ese día, y a las distancias mencionadas en el punto 2., varios de los testigos (especialmente los que estaba ubicados en los primeros tramos del recorrido) hayan visto otro(s) helicóptero(s) y no el de mi hijo. Y ello es más factible aún porque, a tales distancias, los detalles de un aparato como el que nos ocupa no se distinguen con facilidad y menos por una persona lega en el tema. Además, en su zona ventral, que es la que pudieron ver los testigos, los helicópteros son todos semejantes y no tienen colores definidos.

4.- Razones del vuelo a baja altura y del zigzagueo final.

He consultado este punto con helicopeteristas con muchas horas de vuelo y vasta experiencia, incluso con algún instructor de pilotos de dichos aparatos, y todos me han asegurado que las instrucciones “de manual” son:

4.1.- Cuando el piloto de un helicóptero en vuelo cree estar siendo atacado con armas de fuego, no puede esquivar los disparos haciendo maniobras bruscas, “piruetas” de tipo acrobáticas o “cabriolas”, porque los helicópteros, debido a su especial sistema de propulsión consistente en grandes paletas colocadas en forma horizontal, no tienen la capacidad de realizar maniobras rápidas en ángulo agudo. Por eso, siempre dan amplios rodeos cuando necesitan girar o cambiar de rumbo.

4.2.- Ése es el motivo por el cual, en caso de ser atacado por disparos de bala, la única salvación del piloto es volar lo más bajo posible para que:

- los árboles, las construcciones, etc., lo resguarden de los tiros efectuados desde mediana o larga distancia,
- dificultar la puntería del tirador y
- aumentar la movilidad del blanco buscado por éste, hasta que se logre aterrizar.

4.3.- El aterrizaje a campo traviesa, y aún sobre el cantero central de césped de una autopista, es muy peligroso pues los patines o esquíes del aparato deben tocar tierra en una zona muy nivelada. Un desnivel de sólo del 10%, entre el lugar de asiento de un esquí y el del otro, es suficiente para que las paletas del helicóptero toquen el suelo, se corten o desprendan y salgan disparadas a altísima velocidad, transformadas en una mortal guillotina rotativa que arrasa la cabina del helicóptero y sus ocupantes, y lo demás que encuentra a su paso.

4.4.- Por ello, en estos casos, la instrucción que se da a los pilotos es tratar de aterrizar sobre el pavimento, en un lugar donde no se observen automóviles que marchen en dirección al helicóptero, para evitar un choque también fatal que, incluso, haría explotar el aparato.

4.5.- Encontrar un tramo razonablemente largo de la Panamericana a la hora del siniestro (11,45), donde no haya vehículos que transiten a alta velocidad, es tarea muy difícil. Ello explica la distancia de entre 5.000 y 8.000 metros que debió recorrer mi hijo en búsqueda de ese espacio salvador, sin encontrarlo.

4.6.- Por otro lado, mantener el rumbo en forma visual significa tomar uno o varios puntos de referencia existentes en la ruta prevista (en este caso, fue la autopista Panamericana), para que el piloto se vaya guiando mirándolo/s directamente a ellos. No quiere decir que el helicóptero deba ir zigzagueando arriba de cada curva del camino, ni que deba volar justo por encima de dicho(s) punto(s) de referencia. Siempre que sea posible, la trayectoria será la línea recta entre el punto de partida y la meta perseguida, por ser la más corta, la más económica en combustibles y la que permite un vuelo a velocidad constante y alta (la de crucero). Cuando se vuela visualmente, el piloto podrá conservar esa línea recta siempre que pueda distinguir a simple vista sus puntos de referencia: la autopista en nuestro caso. Y esto es lo que evidentemente pudo hacer e hizo mi hijo, ya que, según los cálculos y el croquis que se comentan en el punto 2 de este capítulo, entre la línea recta y la autopista nunca hubo más de 4.000 metros de distancia.

En otro orden de cosas, si se vuela visualmente, no hace falta hacer contacto radial alguno notificando la posición del aparato.

4.7.- Finalmente, y siempre según los helicopistas avezados, cuando hay niebla (o nubes), el piloto suele bajar apreciablemente en busca de mayor visibilidad, sobre todo cuando se viaja con rumbo visual. De modo que un descenso de 50 y hasta de 100 metros es lógico y esperable en el vuelo bajo estudio que se realizó en un día nublado.

5.- Diferencia de sonidos entre un disparo y un cable que se corta.

5.1.- El sonido que produce un disparo de arma de fuego es totalmente distinto al producido por el corte brusco de un cable metálico (aleación de aluminio, en nuestro caso).

El ruido de un disparo es como una explosión, semejante al reventón de una cubierta. Un cable, al romperse, no hace ese tipo de ruido, sino un sonido variable, que durante un determinado lapso (corto, unas 180 milésimas de segundo, pero perceptible por el oído humano) va de agudo a grave, por el cambio de frecuencia de la onda sonora desde que se corta el cable hasta que deja de vibrar. Mientras que la explosión de un disparo, como la de una cubierta que revienta, también dura 180 milésimas de segundo pero es mucho más grave y uniforme, sin variantes en su tono.

De modo que es imposible confundir un ruido con el otro, aún cuando quien los escucha sea un lego en la materia.

5.2.- Además, el sonido producido por un disparo, si hay polución auditiva como la hubo por el ruido propio del helicóptero sumado al del tránsito normal en esa autopista, es muy difícil que sea escuchado por nadie, salvo por testigos que estuvieran muy cerca del tirador. Esto último sólo pudo suceder con los disparos finales, los que los testigos confundieron con el corte de los cables.

A la luz de tales datos aportados por los expertos en criminalística y en helicópteros que he consultado, entro a analizar la prueba producida.

B)- Análisis de los dichos de los testigos y sus conclusiones.

En la sentencia obrante a fs. 12.345 / 12.558 vta., VS analiza los dichos de 36 testigos y de ellos extrae como conclusión (sigo la numeración de VS):

1. *“Que el helicóptero mantuvo un vuelo notoriamente bajo en distintos tramos del trazado de la ex ruta Nacional Nº 9, desde la ciudad de Zárate hasta el lugar del hecho”* (fs. 12.461).

2.- Que mi hijo conducía el helicóptero muy bajo y casi jugando con él, al punto de que lo elevaba *“para transponer un puente, pasando de un margen a otro de la ruta, superando tendido de cables”* (fs. 12.461 vta.).

Estas dos conclusiones de VS han sido claramente puestas en duda por la información suministrada por los expertos en helicópteros, tal como expuse en el capítulo anterior y que confirmará la pericia que solicito. Sólo puede afirmarse que mi hijo condujo muy bajo en dos oportunidades, cuyos testigos son los únicos confiables: sobre la gomería “El Pito” y en los últimos 5.000 á 6.000 metros (que yo alargó hasta los 8.000 metros). Mi hijo no tuvo materialmente tiempo para hacer piruetas, ni zigzagueos, ni los testigos pudieron ver su helicóptero a corta distancia para asegurarlo (quizás vieron otro u otros volando más bajo, pero el de mi hijo, por lo dicho, no).

Y si, durante todo su recorrido, mi hijo condujo a velocidad de crucero y a 150 ó 200 metros de altura, salvo en la gomería, ¿cómo se explica que en esos últimos 5.000, 6.000 u 8.000 metros lo hiciera tan cerca del suelo y a menos velocidad? Si venía a la altura y a la velocidad seguras y normales, la única causa que pudo obligarlo a bajar ambas peligrosamente fue la de evitar un riesgo mayor aún. Y ese riesgo no puede ser otro que los disparos de arnas de fuego que percibió, máximo si a este razonamiento estrictamente lógico se le suma la cantidad de indicios y pruebas que detallaré luego.

Por otro lado, una persona sólo puede calcular con relativa aproximación la altura de un objeto que pasa por su horizonte si tiene un punto de referencia de altitud conocida para comparar. Y ello, siempre que se corrija el efecto de la perspectiva, que nos hace ver aparentemente más altos los objetos más cercanos.

Y de no existir dicho punto de referencia, un lego puede cometer errores muy apreciables en cuanto a la altitud de un helicóptero o de cualquier otro objeto que vuele por encima suyo.

En ambos casos, con y sin punto de referencia, si además el día estaba nublado e incluso lluvioso, el margen de error de tal neófito puede ser enorme si está a 500 metros de distancia, que es la situación de los testigos del punto 2.5.

En abono de lo que acabo de afirmar, en la causa consta el caso paradigmático del testigo César Guillermo Perla, uno de los ocupantes del auto de la custodia que pinchó cubierta y debió detenerse en la gomería “El Pito”. Este testigo dice en su declaración del 21-03-96 (fs. 1.332) que vio al helicóptero *“sobrevolando a*

unos 300 metros de altura, paralelo a la ruta, un poco más a la derecha, es decir sobre la pista a Rosario, más hacia el campo...”, mientras que el 29-12-97, o sea un año y nueve meses más tarde, declara que en esa misma oportunidad “el aparato volaba sobre la franja de pasto que separa ambas autopistas, y a una altura de cien metros”.

A su vez, a fs. 470 vta. consta que el jefe de la custodia, Oscar Alfredo Barcelona, declara que el helicóptero volaba alto en esa circunstancia, pero no se anima a precisar a cuántos metros lo hacía.

Es decir, una persona como Perla, sin duda acostumbrada a ver el helicóptero de mi hijo en vuelo, pues solía acompañarlo al aeropuerto y lo veía despegar y volar, ya que ambos eran amigos y compañeros de muchas actividades, no alcanza a diferenciar bien entre una altura de 300 metros y otra de 100 metros, y una vez dice haber visto al helicóptero a campo traviesa al costado derecho de la ruta, y en otra cree haberlo visto sobre la franja de pasto que separa ambas manos de la autopista. A su vez, otra persona, como Barcelona, tan o más experto en estos temas que la anterior, ni siquiera puede dar una altura determinada. Ante esa evidencia, ¿qué se puede esperar en cuanto a precisión en tales parámetros de testigos que no tenían el adiestramiento y los conocimientos de Perla y Barcelona?

Por otro lado, el concesionario de la gomería en cuestión (“El Pito”), Edgardo Pedro Brescacin, fs. 2.241 dice que el aparato volaba “*a unos 50 metros aproximadamente de altura*”, y lo repite luego a fs. 2.264 vta. (“*a una altura de 50 metros*”), y lo reconfirma a fs.8348 vta.).

Además, Rubén Darío Rolandi, que también estaba junto a la gomería “El Pito”, dice a fs. 8.030 que vio el helicóptero volando “*a unos 60 metros del piso*”.

Cuatro testigos, los cuatro creíbles, los cuatro al mismo tiempo y en el mismo lugar: uno dice primero que lo vio a 300 metros y luego le pareció que era a 100 metros; el segundo no se atrevió a dar una cifra, el tercero lo vio a 50 metros, y el cuarto a 60 metros. Los comentarios huelgan.

En el caso particular del testigo Humberto Luis Bracco (fs. 12.458 vta. primer párrafo), quien declara que mi hijo “*sorteaba los cables a una distancia de 6 metros por encima de los mismos, para volver luego a descender en su marcha, aproximadamente a la misma altura que tenían los cables*”, estimo que la presencia de puentes en esa zona habría impedido a mi hijo efectuar las maniobras que aduce el testigo. Por ello, y para corroborar si tales maniobras eran posibles de hacer sin chocar contra un puente, desde ya solicito se ordene una inspección ocular y la realización de un plano altimétrico del lugar indicado por Humberto Luis Bracco.

3.- Que la nave jamás estuvo en emergencia ya que, antes del choque, *“nunca se advirtieron ruidos extraños en su motor, ni que de la aeronave se desprendiera humo, fuego u otro elemento...”* (fs. 12.461 vta.).

4.- Que *“el aparato estaba en óptimas condiciones de vuelo (previo al siniestro), cumpliendo con las normas establecidas...”* (fs. 12.461 vta.).

Ante estas dos conclusiones de VS es necesario aclarar que todo ello no es obstáculo para que las cosas sucedieran como, al parecer, sucedieron. No hay relación entre el estado anterior del aparato y los disparos que habría recibido. Al contrario, si mi hijo logró hacer las maniobras que hizo para salvarse, fue porque el helicóptero estaba en perfectas condiciones, y lo estuvo hasta que recibió los disparos. Por otro lado, y de acuerdo al lugar donde aparecen orificios compatibles con los de disparos de bala, éstos tampoco le impedían seguir respondiendo a las maniobras que hizo mi hijo en esos últimos metros en su intento, seguramente desesperado, por lograr un aterrizaje forzoso. Y fueron justamente esos mismos disparos los que obligaron al piloto a buscar ese aterrizaje forzoso sobre la autopista.

Agrego que, tal como aparecen en las fotos indubitables que ofreceré como prueba, los disparos impactaron en zonas que no afectaban el normal funcionamiento del motor y la maniobrabilidad del helicóptero, ni había motivos para que del aparato se desprendiera humo, fuego u otro elemento.

5.- Que por el zigzagueante rumbo del helicóptero sobre la ruta, *“no existía un trazado determinado –o previo- por donde –necesariamente- debía viajar (...) A esto debemos sumarle que el viaje (según se infiere del plan de vuelo) se realizaría en forma visual”* (fs. 12.461 vta.).

En primer lugar, ya he demostrado que es físicamente imposible que el rumbo del helicóptero haya sido zigzagueante. También expliqué y demostré que realizar el viaje en forma visual no significa seguir exactamente el trazado zigzagueante del punto de referencia (en este caso, el de la autopista). *“Brevitatis causae”*, me remito a lo dicho en el punto 4.6 del capítulo anterior.

6.- Que el helicóptero *“pasó por encima de Estaciones de Servicio, galpones y puestos de venta ubicados en la autopista, siempre cercano a la ruta donde hay movimiento de vehículos, y de haber advertido algún tipo de peligro... lo habrían favorecido para aterrizar en algún sector”* (fs. 12.461 vta.).

Esta cuestión ya está explicada en mis comentarios que anteceden, y en los puntos 4.3, 4.4 y 4.5 del capítulo anterior que tratan sobre el lugar apropiado para un aterrizaje de emergencia de los helicópteros.

7.- *“Que salvo en los instantes de colisionar con los cables, los testigos en ningún momento refieren sobre posibles detonaciones, explosiones u otro sonido que pueda ser indicativo de la utilización de armas de fuego...”* (fs. 12.461 vta.).

Su explicación figura en los puntos 5.1 y 5.2 del capítulo anterior. La detonación que escucharon los testigos debió ser necesariamente un disparo hecho desde corta distancia, pero la confundieron con el ruido producido por el corte de los cables, ya que ambos ruidos debieron ser necesariamente simultáneos. Lo extraño es que el Ing. Carlos Alberto Farías, de la empresa ESEBA, dijera que la detonación era el ruido propio del corte de cables, cuando según los expertos consultados, no lo es. Por eso es que solicitaré una pericia confiable sobre esta delicada y vital cuestión.

Observará VS que tales testigos dicen que escucharon una explosión semejante al reventón de una cubierta. Reitero textualmente la información de los expertos consultados que he transcripto en el punto 5.1:

Un cable, al romperse, no hace ese tipo de ruido, sino un sonido variable, que durante un determinado lapso (corto, unas 180 milésimas de segundo, pero perceptible por el oído humano) va de agudo a grave, por el cambio de frecuencia de la onda sonora desde que se corta el cable hasta que deja de vibrar. Mientras que la explosión de un disparo, como la de una cubierta que revienta, también dura 180 milésimas de segundo pero es mucho más grave y uniforme, sin variantes en su tono.

De modo que es imposible confundir un ruido con el otro, aún cuando quien los escucha sea un lego en la materia.

8.- Que, *“entre los 5 a 10 km previos a la caída, la máquina se desplazaba a baja altura y en línea recta, lo cual no presupone (...) que venía en maniobra evasiva o eludiendo disparos...”* (fs. 12.462).

9.- Que *“... no se ha registrado ningún contacto radial notificando: A) la posición de vuelo y B) un requerimiento de emergencia o auxilio ante averías o agresiones con armas de fuego...”* (fs. 12.462).

Ante ello manifiesto:

a)- Como ya expuse en el punto 4.6., cuando se vuela visualmente, no hace falta hacer contacto radial alguno notificando la posición del aparato.

b)- Además, parece que hubo un angustiado mensaje radial de mi hijo, pero el poseedor de su grabación “despareció”...

c)- De cualquier manera, un piloto en emergencia grave como fue la de mi hijo, que requería una atención completa y urgente, difícilmente pueda hacer contactos radiales. Toda su energía y su atención están puestas en el aterrizaje salvador.

d)- También dije ya que, si el piloto observa que está siendo atacado con disparos de bala, para eludirlos no puede confiar en hacer maniobras bruscas, pues

los helicópteros no están capacitados para ello, y que su única salvación es volar a baja altura y tratar de aterrizar.

10.- *“Que la aeronave nunca efectuó algún aterrizaje que haya sido observado por algún testigo, por lo cual se deduce que no tuvo ni intenciones o necesidad de efectuar esa maniobra...”* (fs. 12.462).

Esta inesperada conclusión de VS está amplia y exhaustivamente respondida con lo expuesto hasta ahora: aterrizaje no hubo, claro está, porque mi hijo no alcanzó a lograrlo, pero su intento de hacerlo parece ser indiscutible.

11.- *“Que resulta llamativo que los últimos cinco mil metros de vuelo los haya efectuado la aeronave prácticamente sobre el trazado de la ruta (...) continuando el dibujo de la perspectiva del camino, el cual en su parte media contiene un zigzag o produce un quiebre, que no es imprescindible que una máquina en su vuelo lo reproduzca.*

También esta conclusión de la sentencia está amplia y exhaustivamente respondida con lo dicho hasta ahora. Es más, el recorrido de esos metros finales, que difiere radical y, para VS, inexplicablemente del realizado en los más de 200 km anteriores, ratifica que entre los 5.000 y los 8.000 metros últimos algo muy grave debió sucederle a mi hijo para que bajara abruptamente la altitud, disminuyera la velocidad, y zigzagueara en búsqueda evidente de un lugar apto para aterrizar de emergencia.

En este punto, y sin faltar al debido respeto a VS, expreso que, como simple querellante lamento, y como madre me hiere profundamente que el Juzgado se haya hecho eco de un vulgar rumor (en lenguaje de nuestro argot, de un “chimento”), que pretende mancillar la memoria de mi hijo e instalar la falsa idea de que se comportó en forma tan irresponsable como para volar a baja altura y zigzagueando, con el objeto de festejar a una damita. Mi hijo era un joven sumamente ordenado, hasta con su ropa, y al helicóptero lo trataba con sumo cuidado y responsabilidad, tal como lo han afirmado los testigos del caso.

Sobre el particular, me remito a lo declarado a fs. 8442 vta. por el testigo Perla: (Mi hijo) *“mantenía el aparato en perfectas condiciones, no le hacía faltar nada, ya que cumplía las horas de ‘service’ que debía realizar o cualquier otra reparación por mínima que fuera”*. Luego, Perla describe el cuidadoso examen del helicóptero que realizaba mi hijo antes de viajar en él, y cómo cumplía las indicaciones de vuelo (altura y demás) que le daba la torre de control. Tal cuidadosa conducta de mi hijo no se condice con la de un irresponsable que juega a baja altura, esquivando puentes y cables con su helicóptero para cortejar a una damita...

A su vez, el testigo Barcelona declara a fs. 474 vta. que a mi hijo *“siempre lo vio conducir (automóviles y motocicletas) con idoneidad y prudencia, y que cuando*

lo ha visto volando en helicóptero lo ha sido en una altura normal". Tampoco ello condice con un conductor irresponsable.

Si en el ánimo de VS anidaba la creencia de que lo de mi hijo fue un accidente, está claro que, para respaldarla, no tenía necesidad de ultrajar su memoria con la mención de dicho rumor. Mención que, por otro lado, por su ambigüedad y falta de respaldo probatorio, no tiene virtualidad ni procedencia procesal alguna.

Remarco esta irregular mención que figura en la sentencia de VS porque parece explicar la interpretación que se hace en ella de prácticamente toda la prueba, basada en la creencia, cercana a una presunción "iuris et de iure", de que lo ocurrido a mi hijo fue un accidente y jamás pudo ser un atentado. Insisto, no me refiero a la calidad y cantidad de las investigaciones ordenadas por VS que, a mi entender, son impecables y abundantes, sino a la interpretación y valoración que de ellas se hace y, va de suyo, a las conclusiones que se extraen en la sentencia aludida.

En principio y de acuerdo con la prueba existente, más lo que en este escrito expongo, pudo ser de las dos formas, pero estimo que hay más y mejores elementos de convicción de que fue un atentado. Por ello es indispensable desarchivar la causa y seguir investigando para determinar fehacientemente si fue un accidente o un atentado.

12.- No requiere comentarios.

13., 14. y 15.- Que en los últimos cinco o seis mil metros varios testigos vieron que el helicóptero volaba a baja altura, en línea recta y a una velocidad relativamente baja: entre 100 y 110 km.

Remarco ante todo una contradicción cuya mención se torna indispensable: la sentencia de VS aduce en el punto 11 que el vuelo fue zigzagueante en los últimos cinco mil metros, y acá acepta que en los últimos cinco o seis mil metros el vuelo fue en línea recta. Al avalar de tal forma esta manifiesta contradicción de los testigos, VS ha otorgado a sus dichos una credibilidad que evidentemente no tienen.

Por lo demás, ya he explicado sobradamente las razones que hubo para que en ese último tramo el vuelo fuera a baja altura. Ello, insisto, no contradice mi afirmación, sino que la confirma: el helicóptero voló a la altura normal, unos 150 ó 200 metros, hasta que los disparos obligaron a su piloto a descender en búsqueda de urgente protección.

16.- También he dado ya suficientes y plausibles explicaciones a las conclusiones que VS expone en los 7 incisos de este punto, incluida la cuestión de la no escucha de los disparos.

III.- ORIFICIOS DE BALA – PERICIAS - SU EVALUACIÓN

Sin duda alguna, éste es el punto clave de la causa, ya que si se demuestra que hay orificios de bala en alguna pieza que pertenezca fehacientemente al helicóptero siniestrado, y que esos orificios estaban ya en los restos del aparato que quedaron esparcidos en el lugar del siniestro, quedará confirmado que la muerte de mi hijo fue producto de un atentado terrorista.

Para saber si fue así, o no, es necesario revisar las pericias efectuadas y analizar la interpretación que de ellas hace VS y las conclusiones a que arriba. Veamos.

A.- Pericias de la Fuerza Aérea y del Sr. Suttle

El informe de la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil de la Fuerza Aérea Argentina expresa que:

... se pudo descartar *“en forma absoluta que existieran roturas por elementos explosivos y/o proyectiles”* (fs. 12.518 vta.).

A su vez, el técnico enviado por la Empresa Bell Helicopter Textron Inc, señor Jack H. Suttle Junior, expresa coincidentemente que:

“... no encontró orificios producidos por disparos de armas de fuego y explosivos ni esquirlas, ni así tampoco, evidencias de que la aeronave hubiera sido objeto de un atentado con armas de fuego” (fs. 12.519).

Pero esas afirmaciones tan tajantes quedan desmentidas abiertamente por lo observado en la pericia hecha por Gendarmería Nacional con participación de peritos de partes, que comento más abajo.

Por otro lado, esta pericia está firmada por el perito oficial Sr. Miguel Luis Luckow, en condiciones tales que, aún cuando se practicó una pericia caligráfica sobre esa firma, y su validez quedó firme por sentencia de Cámara basada sobre motivos exclusivamente formales, quedan algunas dudas a las cuales me referiré en otra oportunidad.

B.- Pericia de Gendarmería Nacional

En cambio, la pericia efectuada por Gendarmería Nacional, con participación de peritos de partes, es terminante al respecto al afirmar que:

1.- *“Que existen perforaciones, deformaciones e irregularidades atribuibles a impactos de proyectiles de armas de fuego”.*

2.- *Que se desprende del estudio pericial ordenado oportunamente:*

a) radiador condensador del aire acondicionado:

1/ se ha encontrado un orificio el cual presenta en sus bordes restos metálicos compuestos por una aleación utilizada en la conformación de proyectiles de armas de fuego,

2/ restos metálicos encontrados en el interior de un caño de la serpentina, conformado por una aleación correspondiente con las utilizadas para la fabricación de proyectiles de armas de fuego;

b) puerta de inspección:

1/ presenta un orificio, sobre el cual se han detectado restos metálicos ajenos a la composición de la puerta,

2/ se ha encontrado una partícula metálica en el interior de la misma, compuesta por una aleación en cantidad y calidad a las utilizadas en la fabricación de proyectiles de armas de fuego;

c) cobertor de la unidad hidráulica:

1/ presenta un orificio, sobre el cual se han detectado restos metálicos ajenos a la composición de la misma;

d) forzador de aire:

1/ se ha encontrado entre las aletas del mismo, una partícula metálica, la cual presenta las siguientes características balísticas: aleación en calidad y cantidad a las utilizadas en los encamisados de proyectiles de armas de fuego, bajo y sobrerrelieve de configuración estriada impresa por un arma de fuego de ánima rayada y moleteado correspondiente a la cintura de forzamiento de proyectiles de armas de fuego.

Posteriormente, todos los peritos que suscribieron ese decisivo informe (menos en el de mi parte, Lic. Locles, por haber sido apartado de la causa por VS) ratificaron los dichos transcritos más arriba. Ver fs. 12.524 á 12.525.

Ante dos pericias tan contradictorias (tomo la de la Fuerza Aérea y la de Suttle como una sola, dada sus sugestivas coincidencias) y en vista de la precisión de la efectuada por Gendarmería Nacional y la vital importancia de este punto, lo lógico habría sido ahondar los estudios y extremar el celo investigativo hasta determinar cuál de ellas era la verídica.

En lugar de ello, VS supuso que los orificios de bala existentes en las partes del helicóptero peritadas por Gendarmería Nacional pudieron ser producidos a posteriori, durante su estada en un depósito no judicial. Había muchos medios para averiguar si tal duda o suposición era o no real, pero no se usaron.

Uno de esos medios, el más simple y a mano de VS, era el de comparar las fotografías indubitables tomadas en el lugar del accidente (usadas por la Fuerza Aérea y el señor Suttle) con las utilizadas por Gendarmería. Si en ambos juegos de

fotos hubieran aparecido los mismos orificios, las dudas habrían desaparecido en el acto y la pericia de Gendarmería habría quedado como la única válida, mientras la sospecha de graves irregularidades habría surgido sobre la Junta de la Fuerza Aérea y el señor Suttle.

Otro medio pudo ser colocar las piezas baleadas en la misma posición que están en un helicóptero armado, y ver si la alineación de los orificios coincide con la trayectoria esperable y lógica de las balas. Con más razón VS pudo estudiar la ubicación de las esquirlas, ya que es imposible reproducir a voluntad la rosa de dispersión que produce una bala al chocar contra un obstáculo duro.

La comparación entre lo informado por la Fuerza Aérea-Suttle, y por Gendarmería, pudo haber sido hecha con mayor precisión usando el método sugerido por el testigo licenciado Prueger que VS, sin un análisis exhaustivo, desechó como ya veremos.

Peor suerte corrió el perito de mi parte licenciado Roberto Jorge Locles, tema que también abordaré más adelante.

Algo más: la sentencia descalifica la importancia decisiva del hallazgo de antimonio junto a plomo alrededor de los orificios de bala, aleación típica de los proyectiles, con un argumento por demás débil y difuso. Para ello transcribe un anodino informe de la Bell Helicopter Textron Inc, en donde se aclara que, para el “balanceo de peso” de sus helicópteros, esa empresa usa sólo dos lugares para colocar los contrapesos de plomo, uno en la nariz y otro en la cola (no detrás de los asientos), y agrega:

“Sin embargo, cuando se extrae el material de plomo, a veces contiene rastros de antimonio... Por lo tanto, el plomo utilizado por Bell podría contener rastros de antimonio”.

Con esa tan vaga referencia de la Bell, la sentencia da por sentado que el antimonio encontrado alrededor de los orificios de los restos del helicóptero, no era de una bala, sino impurezas del plomo usado por el fabricante para balacear el aparato en la nariz y en la cola... muy lejos de los orificios encontrados.

Es más, si mi parte (porque sobre mi persona cae la virtual acusación de VS en este punto) hubiera baleado maliciosamente los restos del helicóptero guardados en el depósito no judicial, para hacer creer que eran disparos de un atentado criminal contra mi hijo, lo habría hecho sobre las 20 piezas numeradas que la sentencia menciona a fs. 12.527 vta., salvo que ese gravísimo fraude procesal que aduce VS haya sido perpetrado por personas muy poco inteligentes. En efecto, esa grave afirmación de VS supone que, teniendo yo (o quien hubiera hecho hipotéticamente esa sucia tarea por encargo mío) 124 piezas para elegir, 20 de las

cuales estaban numeradas y 104 no, elegí absurdamente las no numeradas... No es creíble, dicho sin faltar al respeto a VS.

Observará VS que a fs. 117 del peritaje N° 12.498 (Fuerza Aérea), se describe la misma pieza del helicóptero que en el de Gendarmería, y en ambos se informa de la existencia del mismo orificio compatible con los que producen los disparos de arnas de fuego, y de restos de los elementos químicos que componen las balas. Y ésta era ya una prueba concluyente de que los disparos fueron efectuados antes de que el helicóptero cayera a tierra.

Finalmente, a fs. 8442 vta. el testigo Perla declara que antes de ese viaje no observó nunca orificios, perforaciones o agujeros en el helicóptero. Tales orificios es evidente que aparecieron luego, en las circunstancias ya relatadas.

C.- El caso del testigo Prueger

Al señor Enrique Prueger y a su valioso aporte informativo, VS lo trata como si fuera un perito, y su aporte escrito, un dictamen de ese tipo. A fs. 12.530 "in fine" lo acusa, incluso, de no tener o no haber exhibido título que lo habilite como tal, cuando en realidad era un testigo que sugería y ofrecía al Juzgado el uso de un nuevo (en ese momento) método de análisis de las pruebas gráficas, sobre todo fotografías, llamado digitalización computarizada de imágenes.

La descalificación que hace VS del testigo Prueger está llena de otros motivos propios de una pericia (no consignar a qué videos corresponden las imágenes, ni el número de orificios y el lugar donde se los observó, omitir las conclusiones a las que arriba -¡como si los testigos no tuvieran prohibido sacar conclusiones!-, etc.), ajenos a una declaración testimonial, como era. Y eso es lo que le quita valor a esta parte de la sentencia y la transforma en arbitraria, ya que rechaza injustificadamente una declaración testimonial clave y un aporte muy valioso para descubrir las verdaderas causas de la muerte de mi hijo.

VS llega a calificar a tal aporte como fantasioso, arbitrario y carente de seriedad. En todo caso, si había imprecisiones en la declaración del señor Prueger, y como éste era un testigo, VS podía repreguntarle las veces que considerara necesarias, hasta obtener total claridad sobre sus dichos. Pero no lo hizo, y ello es otra caudal de arbitrariedad de sentencia.

Finalmente, VS, basado sobre un informe del ingeniero aeronáutico Horacio Alfredo Larrosa, afirma *"la insuficiente fiabilidad de los estudios realizados mediante la utilización de la digitalización de imágenes por medios computarizados"*, y así culmina su descalificación del aporte del señor Prueger.

Pero el tiempo, muy poco tiempo, ha dado la razón al licenciado Prueger y ha ratificado la tacha de arbitrariedad que aqueja a la sentencia bajo estudio: la digitalización de imágenes se ha desarrollado en forma notable, gracias a los avances de la ciencia, y se ha constituido en el método de elección para el estudio de fotografías en criminalística. Por ello es que hoy existen, en esta materia, varios laboratorios oficiales de alta calidad, que están a disposición del Juzgado. La lógica más elemental indica que, para no permanecer en la arbitrariedad de sentencia, VS debe usarlos ahora para saber fehacientemente si el testigo Prueger fantasea o dice la verdad.

Existe una prueba final y decisiva que indica la indispensable necesidad de recurrir al método de la digitalización computarizada de imágenes que propuso el testigo Enrique Prueger.

En efecto, y tal como he argumentado ya en el informe enviado a la Comisión Interamericana de Derechos Humanos en 2003, el Dr. Horacio García Belsunce, amigo personal de VS, dijo por Radio 10 el 26-10-1999, refiriéndose al caso de la matanza de Ramallo:

“... el Dr. Villafuerte Ruzo tiene muchas expectativas puestas en la digitalización de las imágenes de lo que ocurrió, para ver caras, para ver armas, para ubicar dentro de la escena a los policías, y quiere hacerla en un instituto oficial. Si bien hay muchos Institutos privados que podrían ofrecerle este servicio, él prefiere hacerlo en un instituto oficial. Podrá ser uno de los Institutos...”, y nombra al Balseiro, al de Prefectura y al de Gendarmería (subrayado mío).

Entre la fecha de la sentencia de VS (16-10-1998), y la de esta esclarecedora afirmación de su amigo García Belsunce (26-10-1999), había pasado exactamente un año y diez días. Hoy, el método de digitalización computarizada de imágenes está apreciablemente más avanzado y sus resultados son totalmente confiables. Estimo que se impone usarlo.

D.- El caso del perito Locles

Otro aspecto de la sentencia, que merece alguna consideración en este escrito, es el de la suerte corrida por el perito de mi parte, el licenciado en criminalística señor Roberto Jorge Locles.

Por una confusión explicable sobre la idoneidad y habilitación del señor Locles para actuar como perito de parte en estos autos, VS lo separó de dicha tarea e, incluso, le inició causa penal por usurpación de títulos y honores. Pero, poco después, el señor Locles logró demostrar su inocencia, así como su habilitación e idoneidad

para actuar como perito, y VS lo sobreseyó, declarando que el proceso no afectaba su buen nombre y honor.

Debido a esos trámites, el señor Locles se vio impedido de actuar y dar su dictamen en las tareas periciales posteriores, que dieron origen a los informes ampliatorios que VS menciona a fs. 12.525 y que, a todas luces, son de vital importancia para el objetivo que persigo.

Si bien puede ser materia opinable la invalidez de dichos informes ampliatorios por no contener el dictamen del licenciado Locles, lo real e indudable es que tales circunstancias se suman a las varias mencionadas con anterioridad, para fundamentar la necesidad y procedencia de desarchivar la causa y producir las pruebas que más adelante detallo.

IV.- EVENTUAL SENTENCIA DEFINITIVA Y CASO FEDERAL

Dada la solidez de los motivos aducidos por mi parte y la razonabilidad y procedencia de la prueba solicitada, en el hipotético caso de que VS rechazara este pedido de desarchivar la causa y producir dicha prueba, la respectiva sentencia tendría carácter de definitiva y causaría gravamen irreparable a mi parte, por lo que quedaría abierto el camino procesal para interponer los recursos del caso.

Y por estar en juego derechos fundamentales garantizados por la CN (art. 16, derecho a la igualdad ante la ley; art. 18, derecho a un juicio justo y a la protección judicial de sus derechos) y por los tratados internacionales que la Argentina ha suscripto y ratificado (Declaración Universal de Derechos Humanos: art. 7, protección de la ley; art. 8, recursos efectivos para proteger sus derechos fundamentales; y Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre: art. V, protección de la honra y de la reputación; y art. XVIII, derecho de justicia), quedaría expedita la vía procesal para ocurrir ante la CSJN en recurso extraordinario según el art.14 de la ley 48.

Por ello, hago reserva desde ya del caso federal.

V.- DELITO DE LESA HUMANIDAD

Si se prueba que el siniestro fue un doble homicidio, estaríamos frente a un atentado terrorista de enorme trascendencia, por tratarse del asesinato del hijo del presidente de la Nación en ejercicio en ese momento, lo cual lo transformaría en un delito de lesa humanidad, según lo establece el Convenio de Ginebra de 1937, y por ello imprescriptible, de acuerdo con el Tratado de Roma-Corte Penal Internacional y con la Comisión Interamericana de Derechos Humanos ("Informe sobre terrorismo y derechos humanos" del 22-10-02) y, en ese caso, así solicito que se lo declare.

VI.- PRUEBA QUE SE SOLICITA

Por todo lo dicho, a VS solicito se provea y produzca la siguiente prueba:

A.- DOCUMENTAL

Acompaño croquis del recorrido de la autopista y de la línea recta que necesariamente debió seguir el helicóptero (documental N° 1).

B.- PERICIAL

a. Se ordene realizar una pericia de ingeniería vial y cartográfica para determinar la veracidad de lo expuesto en el capítulo II.- A)- Consideraciones técnicas previas, puntos 1 y 2.

b. Para corroborar la veracidad de los dichos del testigo Humberto Luis Bracco (fs. 12.458 vta. primer párrafo), solicito se ordene una inspección ocular y la realización de un plano altimétrico del lugar indicado por ese testigo.

c. Se ordene realizar una pericia balística, que incluya el método de digitalización computarizada de imágenes, para determinar la veracidad de todo lo expuesto en el capítulo III.- ORIFICIOS DE BALA – PERICIAS - SU EVALUACIÓN, con especial atención a las siguientes cuestiones:

- Determinar si las deformaciones del de los elementos helicóptero, peritados por Gendarmería Nacional son compatibles con un impacto en la tierra, como el que sufrió la aeronave en cuestión.
- Diferencias entre orificios de drenaje y los orificios existentes en el rotor.
- Estudio comparado de las fotografías tomadas en el lugar del siniestro, con las obtenidas en el hangar de la firma ARACA SA y las que se observan en el video de canal 4 de Ramallo, con la finalidad de determinar si los orificios de disparos existían en la aeronave al momento del hecho.
- Determinar si los restos del helicóptero analizados por Gendarmería Nacional tienen orificios compatibles con un impacto de bala con trayectoria de 45 grados e inclinación hacia la izquierda, de acuerdo con lo consignado en el dictamen de la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil de la Fuerza Aérea.
- Comparar, mediante un estudio de digitalización computarizada de imágenes, el video del canal 4 de la Ciudad de Ramallo con las fotografías de la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil de la Fuerza Aérea realizadas en el lugar de los hechos y en el hangar donde estuvieron depositados los restos de la aeronave, con el fin de observar si la superficie del helicóptero

presenta los mismos orificios compatibles con disparos en ambos casos, y en qué sector del aparato aparecen tales orificios.

- Determinar la precisión de los estudios realizados por la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil de la Fuerza Aérea.
- Determinar si los restos del helicóptero analizados por Gendarmería Nacional son compatibles con un impacto de bala con trayectoria de 45 grados e inclinación hacia la izquierda, de acuerdo con lo consignado en el dictamen de la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil de la Fuerza Aérea.
- Comparar, mediante un estudio de digitalización computarizada de imágenes, el video del canal 4 de la Ciudad de Ramallo con las fotografías de la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil de la Fuerza Aérea realizadas en el lugar de los hechos y en el hangar donde estuvieron depositados los restos de la aeronave, con el fin de observar si la superficie del helicóptero presenta los mismos orificios compatibles con disparos en ambos casos, y en qué sector del aparato aparecen tales orificios.
- Determinar si en las imágenes obtenidas según el método citado en el punto anterior, y en el dictamen de la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil de la Fuerza Aérea, se observan los mismos orificios compatibles con lo informado en la pericia de Gendarmería Nacional. Determinar qué grado de precisión tiene el croquis realizado por los técnicos de la Junta de Investigaciones de Accidentes de Fuerza Aérea
- Determinar si la fotografía 35 de fojas 164 vuelta, del informe de la Junta de Accidente de Fuerza Aérea, localiza, en dicha imagen que muestra parte de la estructura de la aeronave, algún orificio que tenga las características de un disparo de arma de fuego. En caso afirmativo digitalizar y magnificar la imagen para su ilustración.
- Determinar si en la fotografía N° 11 de la Junta de Accidentes de Aviación Civil de la Fuerza Aérea, obrante a fs. 158 vta. correspondiente a la numeración del informe de la Junta de Accidentes de la F. A, donde se muestra una porción del cinturón de seguridad del piloto, si el mismo presenta un orificio circular y, de ser así, determinar si es similar al orificio de la fotografía N° 35 de fs. 164 correspondiente a la numeración del informe de la Junta de Accidentes de la F. A.
- Relacionar la fotografía N° 35 de la Junta de Accidentes de Aviación Civil de la Fuerza Aérea, con el video del Canal 4 de Ramallo, y las fotografías del lugar de la caída del helicóptero, para completar su estudio y corroborar su mutua coincidencia, o no.

- Determinar la localización y la situación de la pieza donde asienta el impacto de los gráficos N° 316 y 317, de la pericia de Gendarmería Nacional (fs. 439 del informe de G. N. a los fines de determinar el ángulo de incidencia del disparo. Fecho, determinar cuál sería la ubicación más cercana y probable en el terreno del origen del disparo, y la altura mínima a la que se debió encontrar la aeronave al momento del impacto.
- Realizar pruebas experimentales con los calibres indicados en la pericia de Gendarmería Nacional, a los fines de determinar cuál es el ángulo mínimo necesario para que se produzca el mismo fenómeno observado en los gráficos 316 y 317, de fs. 439 de la pericia de esa repartición.
- Determinar si se observa algún orificio con las características de un disparo en las fotografías tomadas por la Junta de Accidente de la F. A. y comparar con el video de canal 4 de Ramallo en las palas del rotor principal. Fecho, y en el caso de que las características de esos orificios se correspondan con el de un disparo, determinar el ángulo aproximado de incidencia del mismo sobre la superficie del rotor.
- Ubicar correctamente el cobertor de la unidad hidráulica en una aeronave del mismo modelo, y definir con precisión el ángulo de incidencia del eventual proyectil respecto de la aeronave.
- Determinar si, en algunas de las fotografías de la Junta de Accidentes de Aviación Civil de la Fuerza Aérea, se observa el cobertor de la Unidad Hidráulica.
- Ubicar el condensador posterior del equipo de aire acondicionado en una aeronave de idénticas características, para determinar el ángulo de incidencia del impacto, la altura mínima necesaria de la aeronave y la ubicación aproximada del origen del disparo en el terreno. Todo ello, con el fin de definir si el posible tirador se encontraba sobre la ruta, en la banquina, o después del alambrado perimetral de la ruta 9.
- Determinar si en la fotografía N° 2 de fs. 12, de la pericia de la Junta de Accidentes de Aviación Civil de la Fuerza Aérea, se observa algún orificio que tenga las características de un impacto de proyectil.
- De acuerdo con los materiales afectados, determinar el ángulo de incidencia de los eventuales proyectiles y, teniendo en cuenta la trayectoria de la aeronave, determinar desde cuántos focos o grupos de tiradores provinieron los disparos y la ubicación de esos focos o grupos de tiradores.

- Determinar cuál sería la distancia mínima necesaria para que se concrete la agresión, teniendo en cuenta la maniobrabilidad de la aeronave y la posible posición de los tiradores.

Para la realización de este extenso y delicado estudio, los peritos deberán contar con todas las fotografías tomadas por la Fuerza Aérea (faltan 71) y con el original del informe de la pericia efectuada por esa repartición del Estado (ver INFORMATIVA), y con el video original de canal 4 de Ramallo que está guardado en la Caja Fuerte del Juzgado.

C.- INFORMATIVA

a. Se libre oficio a la empresa Bell Helicopter Textron Inc, a fin de solicitarle informe los números de fabricación que poseían todas las partes o repuestos del helicóptero siniestrado.

b. Se libre oficio al Aeropuerto de Don Torcuato a fin de solicitarle informe cuántos helicópteros despegaron de sus pistas el día 15 de marzo de 1995 entre las 09,00 y las 11,00, a qué hora lo hicieron, su matrícula, colores, y todo otro dato identificatorio de cada uno de tales aparato que exista en sus registros.

c. Se libre oficio a la Escuela de vuelo FLIGHT CENTER, Aeropuerto Internacional de San Fernando Ruta 202 - Acceso a Tigre a fin de solicitarle informe sobre lo expuesto en este escrito en el capítulo II.- A)- Consideraciones técnicas previas, punto 4.

d. Se libre oficio a la Facultad de Medicina y a la de de Ciencias Exactas de la UBA, y al CONICET a fin de que informe sobre lo expuesto en el capítulo II.- A)- Consideraciones técnicas previas, punto 5, y en el capítulo II.-B)- Análisis de los dichos de los testigos y sus conclusiones, punto 5 (sobre visibilidad de objetos en el espacio, tanto en días soleados como y en días nublados y lluviosos) y punto 7 (ruido de un cable al cortarse).

e. Se libre oficio a la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil de la Fuerza Aérea Argentina a fin de solicitar el envío de todas las fotografías tomadas por los funcionarios de ese organismo estatal, así como el original del informe de la pericia realizada por ellos, pues mi parte observa que faltan setenta y un (71) fotografías y es necesario examinar el original de dicho para realizar debidamente la pericia balística solicitada más arriba.

f. Se libre oficio a la Policía de la Provincia de Buenos Aires para que adjunte las fotografías realizadas por ellos en la inspección ocular.

VII.- AUTORIZA

Autorizo al Sr. Osvaldo Salvador Cacia a presentar y retirar escritos, cédulas, oficios, mandamientos, exhortos y toda otra documentación, así como a realizar cualquier otra gestión necesaria para el buen desarrollo de esta causa.

VIII.- PETITORIO

Por todo lo expuesto, a VS solicito:

- 1.- Se desarchiva la causa.
- 2.- Se provea y produzca la prueba mencionada.
- 3.- Fecho, y si se prueba que el siniestro fue producto de un doble homicidio, se lo declare como acto terrorista, es decir delito de lesa humanidad según lo establece el Convenio de Ginebra de 1937, y por ello imprescriptible, de acuerdo con el Tratado de Roma-Corte Penal Internacional y con la Comisión Interamericana de Derechos Humanos (“Informe sobre terrorismo y derechos humanos” del 22-10-02).

Proveer de conformidad SERÁ JUSTICIA.