

# Cougar derribado: ¿Accidente o ataque?

Por *Foro de Cultura de Defensa*



Fue uno de los golpes más duros en la historia militar española. Un siniestro en el murieron 17 militares mientras participaban en las labores de pacificación en Afganistán. En el accidente se vieron inmersos dos helicópteros. Siete segundos antes de que uno de los aparatos se estrellara contra el suelo, un piloto comunicó a su compañero del otro aparato que todo iba bien, que todo iba "cojonudo"...

Era el 16 de Agosto de 2.005...

Como era habitual, a primera hora el capitán **David Guitard**, uno de los pilotos del **Cougar**, se había reunido con el teniente Navarro para detallarle las características del vuelo táctico que trasladaría a sus compañeros a la localidad de Shindand, al oeste del país. En la reunión se estableció que el **Cougar** viajaría junto a otro helicóptero, matrícula ET-651, a una altura de entre 50 y 60 pies –equivalente a entre 10 y 15 metros–, y se calificó el peligro de ataque en aquella zona como "medio".

Poco después de las doce y media de la mañana despegó la patrulla. Las dos aeronaves volaban en dirección sur a unos 200 metros de distancia entre ellas, siguiendo la ruta habitual de los meses anteriores. En mitad de las montañas rocosas de Herat, giraron a la izquierda para atravesar un río, manteniendo en todo momento el mínimo de altura establecido. Unos segundos les separaban. Viraron a la derecha, donde había una loma para poder aterrizar. En ese instante, Gregorio Peña, piloto del segundo aparato, preguntó al capitán Guitard: "¿Cómo va el viaje?". La respuesta del militar no ofrecía dudas: "Todo va cojonudo". Sin embargo, cuando la segunda

aeronave giró a la derecha observaron una gran columna de humo procedente del **Cougar**. El helicóptero español se había estrellado y con él sus diecisiete integrantes. El sargento Peña -mientras notificaba por radio que se había producido un accidente- consiguió entonces asentar su helicóptero a unos 150 metros del **Cougar**, en mitad de un infierno de amasijos de hierro que ardían a más de 1.000 grados...



**Capitán David Guitard**

VELOCIDAD. ALTURA. VIENTO: Los tres factores oficiales del siniestro. El ministro de Defensa de por aquel entonces, José Bono, dejó abiertas las puertas a todas las posibilidades el mismo día del accidente. Se desplazó a la zona donde se produjo el siniestro y a su regreso sostuvo que todo apuntaba a un accidente y que no había indicios de que se hubiera producido ningún ataque contra los helicópteros españoles. Los posteriores informes oficiales avalaron ya esta impresión... Pero son muchos los que aún no entienden por qué el piloto de la segunda nave decidió realizar un aterrizaje forzoso en una zona montañosa y con un altísimo riesgo, si el helicóptero **Cougar** que viajaba con él no había sido abatido. Se sostuvo que este segundo aparato, del que todos sus ocupantes salieron prácticamente ilesos (aunque algunos sufrieron heridas y contusiones), no tenía a su acompañante a la vista y que únicamente vio la nube negra que levantó cuando se estrelló, a 25 kilómetros de la localidad afgana de Herat. Según esta versión, los ocupantes de este helicóptero no vieron al aparato siniestrado durante sus últimos segundos de vuelo.

En su comparecencia ante el Congreso (7 de Febrero de 2.006), Bono afirmaba que en la gestión del accidente no se había ocultado nada y "*siempre hemos dicho la verdad*". En este sentido, aseguraba que desde el accidente el Ministerio de Defensa había actuado con "*total transparencia y rigor: Siempre hemos dicho la verdad a las familias para no aumentar su dolor, con torpezas*". Señalaba como causas del siniestro una maniobra agresiva a poca altura, el perfil de "*vuelo de riesgo*" y las condiciones meteorológicas y orográficas adversas. Asimismo afirmó que la investigación se había realizado con el máximo rigor estudiado minuciosamente los restos de los helicópteros siniestrados, analizado meticulosamente los resultados de las autopsias, consultado con testigos, contrastadas las indagaciones y entrevistados a los tripulantes



Pero la COPE obtenía las declaraciones que, el piloto del segundo helicóptero accidentado, realizó a la Comisión de Investigación Técnica de Accidentes de Aeronaves Militares. En ellas, afirmaba que realizó un giro brusco porque percibió que al primer aparato le *"habían dado"*, añadiendo que al salir del helicóptero *"escuchó disparos"* que llegaban desde la zona del **Cougar** incendiado y que por eso los soldados de la Brigada Ligera respondieron al fuego, al pensar que *"el helicóptero había sido derribado"*: *"Los tiradores salieron y se desplegaron en la zona ante la amenaza del ataque"*. Y no era únicamente el piloto el que mantenía esta versión: Los otros tres hombres con mejor visibilidad –el comandante, el tirador derecho y el tirador izquierdo– del segundo helicóptero apoyaban su declaración (uno de los militares llegaba a asegurar que el riesgo asumido a tan baja altura era normal porque *"el vuelo que realizaban los 17 militares que perdieron la vida era UN VUELO DE COMBATE"*).

Bono insinuaba ante los parlamentarios que el accidente pudo deberse al estrés o a la falta de confianza de los pilotos (luego se tornaría precisamente en un exceso de ella), pero los militares que mejor les conocían y compartían misión no declaraban eso, sino que afirmaban -tanto del Capitán Guitard como del Brigada Morales- que no eran pilotos alocados ni pasivos, todo lo contrario, eran *"hábiles a los mandos y seguros. Preparados para reaccionar ante una avería grave y muy entrenados en sesiones de vuelos de emergencia"*. Un capitán de la base de El Copero y jefe de unidad calificaba a Morales como un piloto *"con sobrada experiencia en misiones multinacionales; destaca por su seguridad y responsabilidad; ha realizado en varias ocasiones prácticas de simulador y está plenamente capacitado para resolver emergencias"*.



**Bono en la zona del incidente**

Así mismo, Bono diferenciaba las misiones de los militares españoles en Afganistán e Irak, sin embargo los pilotos y los jefes de unidad que declaraban en la Comisión sostenían lo contrario, asegurando que LAS MANIOBRAS QUE SE EMPLEAN EN IRAK Y AFGANISTÁN "SON SIMILARES PORQUE LAS AMENAZAS SON SIMILARES". Zapatero, preguntado por estas informaciones afirmaba desconocerlas, quitando valor a la noticia de la cadena COPE, señalando que el informe presentado por José Bono es "*un informe oficial y a partir de ahí desconozco el informe que ha difundido un medio de comunicación*" y añadiendo que "*el ministro de Defensa está siempre dispuesto a comparecer*".

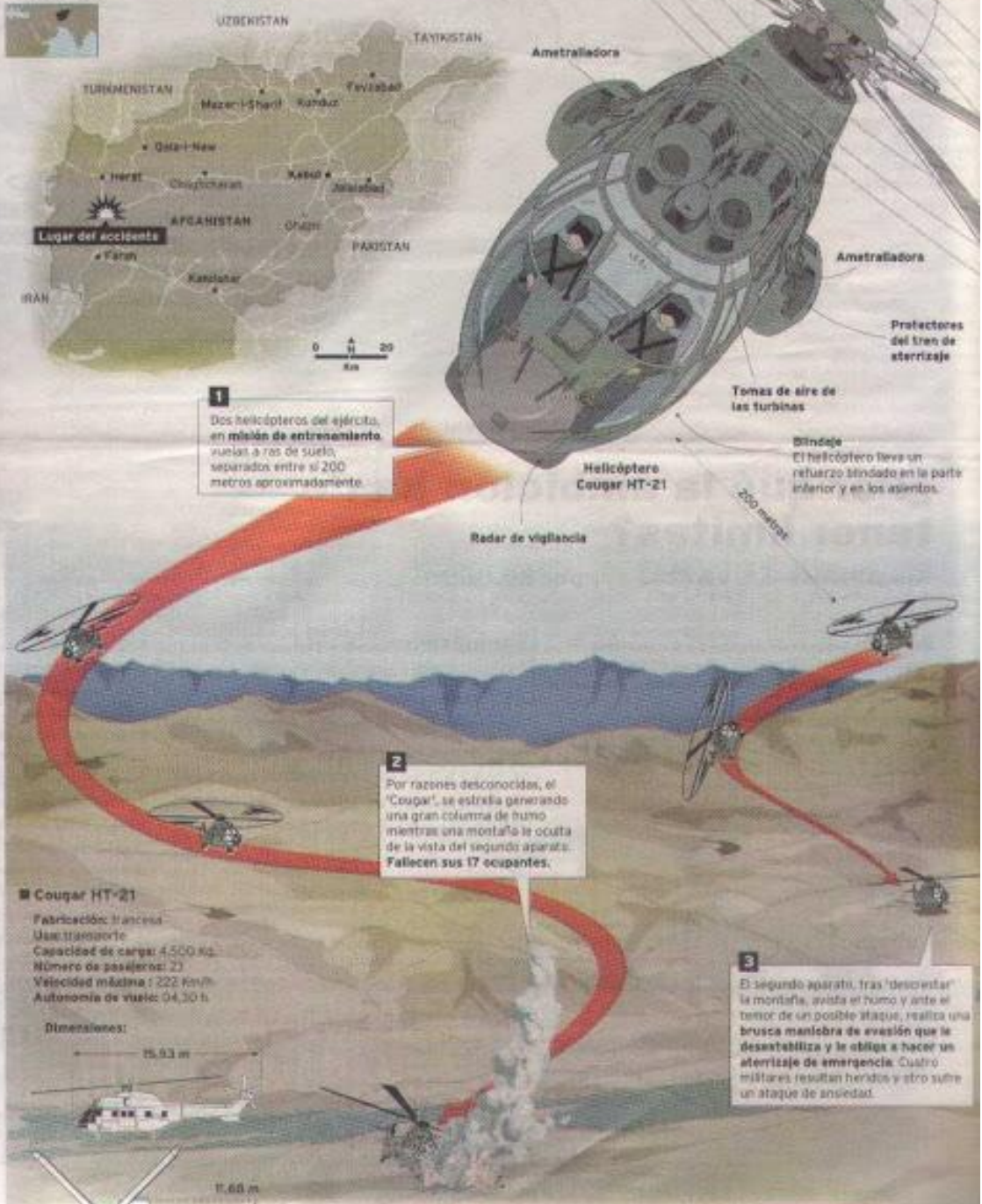
Pero Bono, en su comparecencia, no pudo (o no quiso) aportar todos los datos (aventurarse más allá suponía todo un riesgo, tanto personal como político). Tras los primeros informes técnicos, la versión apuntaba a que el **Cougar** que cayó (en el que murieron los militares) realizaba un vuelo de "*alto riesgo*" a apenas quince metros del suelo (verdaderamente, el riesgo era la escasa o más bien nula capacidad de reacción del aparato ante cualquier imprevisto, dada la escasa distancia al suelo). Sí cerró el ministro entonces cualquier posibilidad de que el aparato hubiera sido abatido, de que hubiera sufrido un ataque desde tierra. O sea, en definitiva, **NADA DE RPG. S1[1]...**

---

1[1] *Ruchnoy Protivotankoviy Granatoment* (lanzagranadas de fabricación rusa).

## Tragedia militar española en Afganistán

Las Fuerzas Armadas Españolas están de luto tras la muerte de los 17 ocupantes del helicóptero español siniestrado a 20 kilómetros al sur de Herat mientras realizaba una misión de entrenamiento con vistas a garantizar la seguridad de los próximos comicios afganos del 11 de septiembre.



En un principio, el Ministro de Defensa rehusó ayer responsabilizar en el Congreso a los pilotos del Cougar ET-657 del accidente, pese a que el informe de la comisión encargada de investigar el siniestro apuntaba (y reiteraba) que una "maniobra agresiva" del piloto, a poca distancia del suelo, pudo ser la causa la tragedia. El ministro de Defensa opinaba, sin embargo, que "no se pueden determinar las circunstancias humanas del accidente", señalando como factores determinantes del accidente el "perfil del vuelo", a baja altura y gran velocidad; la meteorología adversa y "una

luz intensa" que dificulta una correcta adaptación al terreno. A esto, admitió, habría que sumar "factores humanos", pero por "respeto" a los fallecidos y a su familia eludió considerar ésta la razón principal del siniestro... Pero, posteriormente (y con la presión cerniéndose sobre él, *rectificaría*).

Por su parte, los técnicos de la Comisión para la Investigación Técnica de Accidentes de Aeronaves Militares (CITAAM) sostenían que el helicóptero siniestrado volaba muy bajo y a gran velocidad (ambos argumentos –como ya se ha podido constatar- eran ciertos). Otra de las posibilidades barajadas fue la de un fallo mecánico. Sin embargo, el último informe pericial de Abril de 2.009, lo descartaba totalmente. Además, dichos expertos señalaban que el **Cougar** había pasado las revisiones reglamentarias y estaba en las condiciones adecuadas. Pero... ¿Nadie se había planteado que quizá ambos aparatos colisionaron? En un vuelo con tantas precauciones y volando tan cerca el uno del otro (volaban a menos de 500 metros de distancia el uno del otro), bien un **Cougar** podía haber tocado las aspas del otro (de hecho, en una de las fotografías, se ven las aspas del rotor principal del segundo aparato partidas). En relación con esto, los especialistas aseguraban también que el segundo aparato NO VIO EL ACCIDENTE de sus compañeros porque aún no había sobrepasado una zona montañosa que el primer aparato ya había superado, concluyendo que este segundo aparato realizó una "maniobra agresiva" para escapar de la zona al "sentirse amenazado", al ver la columna de humo que se alzaba tras estrellarse el primer aparato: "La tripulación creyó que podría ser objeto de un ataque, realizó una maniobra brusca y perdió las condiciones de sustentación. Finalmente, realizó un aterrizaje de emergencia y quedó encajonado en una pequeña vaguada". No obstante, algo era tremendamente cierto: Ambos helicópteros volaban a baja altura y a gran velocidad "para evitar posibles amenazas existentes en la zona".



El factor del viento también fue muy destacado por los técnicos que realizaron el estudio de las posibles causas del siniestro. Consideraron que

la baja altura, la gran velocidad y el fuerte viento que había en la zona (37 kilómetros por hora) fueron las causas principales del siniestro. Bono y el Gobierno en bloque daban así por cerrado por completo el incidente de Herat: El ministro de Defensa –durante su comparecencia en el Congreso– hablaba de un viento de 20 nudos en cola, con rachas que superaban los 30 nudos y que habrían hecho al piloto perder el control del aparato, pero los tripulantes del segundo helicóptero no pensaban lo mismo: El comandante y el mecánico coincidían en un viento de apenas 5 nudos. Capitanes y jefes de unidad destinados en Afganistán aseguraban que el problema eran las altas temperaturas y añadían que *"el viento, al estar casi siempre orientado en la misma dirección, no suele suponer ninguna sorpresa para los pilotos"*. Por lo tanto, atribuir el accidente a una simple racha de aire parecía una explicación poco seria, aseguraban en algunos medios militares. Sin embargo, sí que se pudieron dar un cúmulo de circunstancias adversas para que cayera a tierra sin necesidad de que fuera atacado con misiles o lanzagranadas. El **Cougar** operaba muy al límite, por carga y por volar casi a ras de suelo, Además, jugaban en contra del vuelo los factores negativos de las altas temperaturas y la altitud de la zona. Efectivamente, era una misión de *"alto riesgo"*...



Los familiares de las víctimas denunciaban que los soldados del otro helicóptero llamaron esa tarde a sus casas **y reconocieron que habían sido atacados**. Incluso el teniente Navarro declaró en Julio de .2006 que los talibán habían atacado varias veces la zona del siniestro... Tras las declaraciones del padre de uno de los heridos del segundo helicóptero, la duda seguía cerniéndose sobre el caso: El padre del soldado Gregorio Peñafiel aseguró que lo sucedido no había sido ningún accidente, como sostenía la versión oficial, sino que los dos helicópteros habían sido atacados y acusaba al ex presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, de querer *"tapar"* lo ocurrido, denunciando que el Gobierno socialista había impedido *"a los tripulantes del segundo helicóptero que hagan cualquier tipo de declaración sobre lo sucedido. Por eso, a mi hijo lo tienen entre algodones"*, añadió. En varias fotografías de los restos del **Cougar** se observaba con total nitidez el amasijo de hierros en que se convirtió la parte central del helicóptero donde viajaban los 17 militares fallecidos. Asimismo, en contraposición, se veía -también con total claridad-

cómo la cabina de los pilotos y la cola del aparato sufrieron importantes daños, pero no quedaron destruidas, como le ocurrió a la parte central (las fotografías correspondían a los dos días siguientes al siniestro). Además, se observaba que la zona donde quedaron esparcidos los restos del aparato era una amplia explanada. En el material fotográfico realizado por militares en la zona donde el segundo aparato realizó el aterrizaje se puede ver cómo el piloto logró incrustar su **Cougar** en una zona montañosa, en una pequeña dehesa, al sospechar que ambos aparatos estaban siendo "atacados"... ¿? Entre este material también había imágenes de los militares españoles realizando las labores de recogida de los restos del aparato siniestrado: Los soldados que estuvieron en la zona realizaron un completo reportaje sobre el material que se iba recuperando de ambos helicópteros. Además, se inventarió fotográficamente el armamento del que disponían. Así, entre las fotos hay algunas de las municiones de las ametralladoras, pudiéndose comprobar cómo muchos de los cartuchos estallaron en el accidente.



**La teoría se repetía una y otra vez**

A despecho de la investigación oficial, algunos estudiosos observaron las filtraciones de secretos militares y llegaron al convencimiento de que el helicóptero fue derribado. La hipótesis de trabajo que merece más credibilidad es la siguiente: Los dos helicópteros volaban de Herat a Shindand, separados entre sí aproximadamente unos 200 m, cuando el más adelantado (ET-657) fue abatido por un proyectil autopropulsado mientras iba a muy baja altura (15 m). Ante el peligro de un segundo ataque con cohete, el otro helicóptero (ET-651) realizó una intempestiva maniobra de aterrizaje en la que resultó muy dañado, pero sin pérdidas humanas. Los centenares de casquillos habidos señalan que el primer helicóptero se defendió antes de estallar en el aire.

Otras fuentes cercanas a los militares que recuperaron los aparatos apuntaban la posibilidad de que los tripulantes del helicóptero en el que viajaban los fallecidos observaran alguna *situación de riesgo* (o a alguien en actitud amenazadora) y trataran de realizar una acción evasiva. Este hecho,



sumado –eso sí, pero no como única causa- a la baja altura de vuelo y a su gran velocidad, pudo ser otro de los factores que condujo a la tragedia...

Las mencionadas fotografías no hacían sino alimentar las dudas de que el **Cougar** se precipitase al suelo por accidente. Al observar las instantáneas en la que se refleja el dibujo sobre la tierra quemada que dejó el primer **Cougar**, la conclusión es nítida: **Muy difícilmente el siniestro del helicóptero tuvo entre sus causas la explosión de los tanques de combustible**. El coronel retirado Leopoldo Muñoz Sánchez, lo explicaba con dos razones. Primera: *“Es muy difícil un impacto contra los depósitos de carburantes; son de un caucho especial auto-sellante”*. Por tanto, se tiene que producir un impacto en origen mucho más fuerte para causar su explosión. Segunda razón: *“La mancha en el terreno no puede ser de origen mecánico, sino por explosión”*. El coronel Muñoz añadía que *“por la simple inspección de las fotografías no hay huellas de surcos por impacto de cola”*. Esta colisión de cola *“sería la lógica y normal si el helicóptero hubiera impactado por algún fallo mecánico”*. Es el coronel Muñoz quien habla, y lo hace también como presidente de la Asociación de Militares Españoles (AME). Ha consultado con expertos pilotos de helicópteros, tanto de transporte como de combate, quienes han accedido a estas imágenes. Y de su observación detallada y de su experiencia previa, aportaban otra conclusión: El siniestro del **Cougar pudo ser obra de un misil**, dada la escasez de pequeños impactos: *“Debió de ser obra de un misil; de ahí la fuerza de la explosión y el hecho de que, de todo el fuselaje del Cougar, sólo hayan quedado restos de la parte de arriba”*. Esto coincide con el testimonio de varios jóvenes afganos<sup>2</sup>[2] que se encontraban pastoreando aquel 16 de Agosto, a menos de 60 metros de la zona donde cayeron los dos **Cougar**, quienes afirmaron HABER OÍDO UN ESTRUENDO PRECEDIDO DE UN FUERTE SILBIDO<sup>3</sup>[3]. En opinión de los militares consultados, puede coincidir con un motor de propulsión distinto al del helicóptero.

---

2[2] El 7 de Mayo de 2.012, un titular del Juzgado Togado Militar Territorial número 11 tomaba declaración por videoconferencia a los cuatro jóvenes afganos que fueron testigos del accidente (aunque el padre del piloto fallecido aseguraba *“en el sumario hay un momento que se dice que son tres, no cuatro”*... ¿?). El interrogatorio se efectuó desde el Estado Mayor de la Defensa. Estos testigos eran los que supuestamente vieron cómo caía Cougar y que, al parecer, fueron interrogados durante la instrucción de la causa, aunque de sus declaraciones no quedó constancia por escrito. La familia del piloto del aparato, David Guitard, pidió desde el principio el interrogatorio de estos testigos, presuntamente los únicos que vieron el accidente, pero en 2.007 el coronel al mando de la fuerza española en Herat comunicó que era imposible localizarlos. Su búsqueda fue uno de los motivos aducidos por el Tribunal Militar Territorial Primero para la reapertura de la causa por segunda vez. Además, ordenaba la práctica de otra diligencia: EL INTERROGATORIO DEL AGENTE DEL CNI QUE TOMÓ DECLARACIÓN EN SU MOMENTO A LOS CUATRO JÓVENES, QUE EN 2.005 ERAN ADOLESCENTES. Dicho agente aseguraba por su parte que los jóvenes estaban localizados y *“siempre”* habían estado a disposición de las autoridades españolas. Finalmente, estos testigos respondían a las preguntas del juez, del fiscal y de dos abogados que representan a familias de los fallecidos...

3[3] No obstante, después los cuatro asegurarían al CNI. (quizá bajo coacción) exactamente lo mismo: QUE FUE UN ACCIDENTE.



### Guerrilleros Afganos

*“El primero explota, según testigos presenciales que aseguraron haber oído una serie de disparos. Muy probablemente fue un RPG localizado convenientemente por los talibanes, el arma culpable de la tragedia. Al percatarse del ataque, el segundo Cougar realiza una maniobra de dispersión que provoca daños notables en el aparato”.*

La escasa e inconcreta información oficial sobre las causas del accidente sufrido por el **Cougar** del Ejército español en Afganistán -ni siquiera se ha descartado que sufriera un ataque desde tierra- propició que comenzaran a circular en fuentes militares versiones sobre lo ocurrido que cuestionaban la idoneidad del aparato para la misión encomendada y el terreno en que se desarrollaba, dado que el **Cougar** fabricado por la compañía francesa Eurocoptero (y adquirido hace más de diez años) no deja de ser **un helicóptero diseñado para vuelos civiles adaptado al transporte de tropas e iba “a tope de carga”, con 17 hombres armados y completamente pertrechados y las dos ametralladoras que se pueden acoplar en las puertas.**



Por su parte, el secretario general de la Asociación Unificada de Militares Españoles (AUME), Mariano Casado, criticaba la gestión informativa del suceso: *"Se está hurtando del conocimiento de lo ocurrido a todo el colectivo de las Fuerzas Armadas y a la opinión pública"*, agregando que la hipótesis de que el helicóptero fuera abatido por una ráfaga de aire estaba más que descartada por los expertos de su asociación y que si hubiera sido atacado desde tierra habría que preguntarse por qué las aeronaves implicadas no contaban con las contramedidas necesarias para evitar un ataque de misiles tierra-aire...

EDUARDO GUITARD Padre del capitán David Guitard, piloto del **Cougar**: *"Yo ya dudo de todo el sumario, es una vergüenza"*. Incansable, lleva más de tres años luchando allí donde le han dejado para saber qué provocó la muerte de su hijo y de otros 16 militares; logró con su insistencia que el caso fuera reabierto y ahora ve más cerca la posibilidad de averiguar la verdad. *"Mi hijo se salvó de milagro en la retirada de la guerra de Irak, pero murió en la de Afganistán y estoy convencido de que no fue por un accidente, sino por un ataque de los talibanes"*. Guitard destaca contradicciones de los mandos, cambios súbitos de versión de los testigos —los tripulantes del segundo helicóptero que también cayó a tierra— y hasta la última declaración del entonces ministro de Defensa, José Bono, — y por escrito— ante el juez para sostener que lo más evidente es el interés del Gobierno en no investigar. *"Zapatero me dijo en persona a los dos días que era un accidente"*, recuerda ahora para recalcar el empeño que pone Defensa en descartar cualquier hipótesis de agresión aunque tampoco se haya registrado prueba alguna de que hubiera un fallo humano o una avería mecánica.... Demasiados puntos oscuros.



### **Caida del Cougar ET 657**

El capitán Guitard era el comandante de la misión (trasladar tropas en dos aeronaves de Herat a Shindand). Volaban a baja altura porque el peligro de sufrir un ataque era de tipo "medio". En 20 segundos, ambos aparatos pasaron de comunicarse sin novedad alguna a precipitarse al suelo. El primero, donde iba Guitard aunque pilotaba el brigada Juan Morales - "mucho más experto", según el padre del capitán- se partió en dos y se incendió. El segundo también se precipitó a tierra pero le dio tiempo a aterrizar. El mismo día 16 de Agosto, el mulá Dabullah atribuyó a sus fuerzas el derribo de los dos aparatos y las 17 bajas entre las fuerzas de la OTAN<sup>4</sup>[4]. Y aunque inicialmente no se rechazó la posibilidad del ataque, Bono terminó por afirmar que Dabullah era un "delincuente habitual" cuya declaración "no tenía el más mínimo fundamento". La CITAAM constató<sup>5</sup>[5] que el helicóptero había dado contra el suelo con la rueda delantera por causas sin determinar (lo que a su vez hizo que se doblara su eje), aunque descartó el fallo del aparato. Los informes forenses establecían la hipótesis de que el aparato se partió en dos antes de arder.

En Julio de 2.008 un juez militar decretó el archivo del caso. El padre del capitán Guitard lo recurrió por "irregularidades" en la investigación. Según explicó entonces Mariano Casado, secretario general de la Asociación Unificada de Militares Españoles y abogado de la familia Guitard, "querían cerrar el caso de cualquier manera por motivos políticos". Casado denunció entonces que todas las pruebas periciales y testificales se hicieron sin la presencia de la defensa y que no pudieron acceder a las diligencias hasta el final de la instrucción.

---

<sup>4</sup>[4] Declaraciones a la Agencia Reuters (16-VIII-2.005).

<sup>5</sup>[5] Informe de 23 de Febrero de 2.007.



Se cerraba el caso y se volvía a abrir en Junio de 2.009, al tiempo que se producían declaraciones kafkianas, como la del secretario del atestado, quien aseguró que él nunca actuó como fedatario de las primeras investigaciones que se practicaron sobre el terreno porque sus funciones se limitaron a actuar como escolta del ministro de Defensa. Constata cargado de razones, en fin, el Tribunal Militar, que sigue sin haber una idea concluyente de lo que ocurrió en una de las mayores tragedias de la historia de las Fuerzas Armadas españolas. Y en Marzo de 2.010 llegaba la esperada declaración del que fuera responsable de Defensa en ese fatídico Agosto de 2.005: *"HE QUERIDO ESTAR AQUÍ POR RESPETO A LA JUSTICIA Y A LA MEMORIA DE LOS QUE MURIERON... LAS FAMILIAS DE LOS MILITARES TIENEN DERECHO A CONOCER LA VERDAD. INVESTIGUÉ LA VERDAD PORQUE ME LO PIDIERON LAS FAMILIAS DE LOS FALLECIDOS... LO QUE HE HECHO Y VOLVERÍA A HACER ES AYUDAR A LAS FAMILIAS A CONOCER LA VERDAD"*<sup>6[6]</sup>... Estas eran algunas de las frases que pronunció José Bono, ministro de Defensa entre 2.004 y 2.006, sobre el accidente del YAK-42 y que Eduardo Guitard no podía quitarse de la cabeza. Sobre todo después de que el ex ministro respondiera por escrito a las preguntas de los abogados de las familias de cuatro de los fallecidos en Afganistán sin aportar datos, asegurando al Juzgado Togado número 11 que las causas del siniestro estaban "*claras*" y que no había dudas de que había sido un "*accidente*", y señalando -otra vez- como posible culpable del siniestro **a los pilotos del helicóptero**. En su declaración escrita, el ex ministro Bono citaba el informe final de la investigación realizada por CITAAM para descartar la hipótesis del derribo y achacar el siniestro a "*una maniobra agresiva*", a la "*atención en un factor distinto al pilotaje*", a "*un exceso de confianza que pudiera producir un descuido*", a "*un hecho fortuito*" o a que el aparato "*volaba más bajo de lo habitual*"...

---

<sup>6[6]</sup> José Bono. 14 de Abril de 2.008.



**ET-651**

"A mí el señor Bono no me ha explicado nada, ni considero que haya hecho todo lo que está en su mano para descubrir la verdad de lo que pasó en esa guerra. Dice que investigó lo que ocurrió con el YAK-42 porque se lo habían pedido las familias. ¿Y nosotros qué? ¿Qué pasa con las familias de los fallecidos en el Cougar?", se preguntaba Guitard. La primera señal de desconfianza para los familiares era el hecho de que Bono no hubiese ido a declarar en persona, como sí hizo cuando tuvo que declarar en el caso Yak 42 apareciendo ante las cámaras de televisión a las puertas de la Audiencia Nacional. "Es una vergüenza y demuestra ser un cobarde y un mentiroso. ¿Qué tiene que ocultar para declarar por escrito?", insiste el padre del capitán David Guitard. Al inicio de la declaración enviada al juzgado, Bono explicaba que "contesta por escrito al cuestionario porque así lo ha dispuesto el Juzgado". "Eso es cierto pero el declarar por escrito era un privilegio que él tenía por su cargo, y a los privilegios se pueden renunciar", aseguraba José Antonio Goñi, abogado de tres familias de militares fallecidos.

Además, Bono adjuntó varias cartas del entonces Jefe del Estado Mayor de la Defensa (JEMAD), Félix Sanz, en las que aseguraba que el capitán Guitard le comunicó que volarían a 50 o 60 pies de altura, cuando "las fuerzas norteamericanas tienen ordenado volar siempre por encima de 300 pies". De este modo, el general Sanz certificaba que el oficial decidió volar seis veces por debajo de la altura recomendada. Sin embargo, el informe pericial que elaboraron un comandante de Infantería y otro de Artillería un mes después **descartaba que el siniestro se debiera "a una negligencia o mala praxis de los pilotos"**, y señalaba que las aeronaves "NO CONTABAN CON DETECTORES DE LANZAMIENTO O DE APROXIMACIÓN DE MISILES"... Quien quiera entender, que entienda.



En otra de las cartas, Sanz solicitaba al teniente Navarro que recordara los detalles de la reunión con el capitán Guitard antes de volar. Navarro aseguraba que habían acordado la ruta, la altura y la velocidad a seguir. Pero en su declaración (1 de Julio), el teniente Navarro afirmó que *"no hubo briefing, sino sólo una pequeña charla"*. A su regreso a España *"alguien de Defensa, sin recordar quién"* le instó para que dijera *"algo del accidente"*. Tras una entrevista a un diario, el teniente se reunió con Bono, que le pidió *"que no hablara más"*...

Respecto al fondo de la declaración del ex ministro, que versaba sobre por qué Bono sabía aspectos de la reunión entre los pilotos previa al vuelo que sin embargo no estaban incluidos en el sumario del caso, las críticas se centran en el hecho de que Bono utilice al entonces JEMAD para demostrar por qué él conocía los datos sobre esa reunión y que desveló en su comparecencia en el Congreso de los Diputados posterior al siniestro: *"Bono ha aportado un escrito de Sanz que desconocían los investigadores - aseguraba Guitard- y luego aporta dos cartas también de Sanz que son actuales, de 2.009. ¿Pero por qué no dejan que vuelvan a declarar los dos pilotos del otro helicóptero que también cayó al suelo? ¿No sería más fácil eso para conocer la verdad de lo que se dijo en ese 'briefing'?"*. Por su parte, Goñi, abogado de las otras tres familias que están peleando en el juzgado en este caso, también considera sorprendente que Bono haya incluido esas cartas en su declaración. *"Son cartas de ahora, de Marzo de 2.009, luego son escritos que el ex ministro ha pedido a Sanz expresamente para su contestación"*, explica. En esas cartas, Sanz se limita a alabar la labor de Bono y a recordar sus órdenes expresas para que se mimara a las familias de los militares fallecidos.



*"Bono puede declarar lo que quiera en el Tribunal Militar. No confío en que vaya a decir la verdad ni sobre el famoso y enigmático briefing ni sobre el ataque que sufrió el helicóptero de mi hijo en Afganistán".* Así de contundente se mostraba el padre del capitán Guitard, ya cerca del desánimo porque sabía que su pelea era la de David contra Goliath. Nadie, salvo los familiares, querían descubrir la verdad de lo que pasó ese día de Agosto... Y menos Bono, aseguraba apesadumbrado: *"No se ha dignado a hablar conmigo. Le he pedido muchas veces hablar con él, pero siempre me ha derivado o al secretario de Estado o a un asesor que tiene. En estos casi cinco años desde que perdí a mi hijo, a Bono sólo le he visto en los funerales"*. Y todavía peor. Guitard denunciaba que lejos de seguir investigando para conocer la verdad, estaba recibiendo amenazas para que abandonase la pelea: *"Me amenazan veladamente para que me calle. Me dicen que lo deje no sea que encima salgan más cosas de mi hijo -se quejaba-. Ahora toda la atención se ha derivado hacia mi hijo y hacia el helicóptero donde iba él. Pero en Afganistán cayeron los dos helicópteros, así que culpar a mi hijo de un error es ya el colmo"*. Por eso, creía que la decisión del juzgado militar de llamar a declarar a Bono como testigo del caso y de realizar dos nuevas diligencias, un careo entre los dos atestados del siniestro y localizar a los cuatro niños afganos testigos del hecho, *"es insuficiente. Es un paso adelante, sin duda, pero totalmente insuficiente porque hay muchos interrogantes en el sumario"*. En su opinión, Bono debía aclarar a qué se refería cuando en un briefing<sup>7[7]</sup> con los pilotos anterior a los hechos éstos dijeron que el grado de peligro era "MEDIO" cuando la

---

<sup>7[7]</sup> El contenido del briefing del capitán, conocido por Bono, no se incluía en el sumario del caso (y el propio instructor del atestado declaró en su momento *"que no le fue posible acceder a su contenido"*). Es por lo que el Tribunal consideraba imprescindible que el ex ministro aportase esos datos al proceso judicial...



OTAN decía que era "bajo" no es la clave del asunto<sup>8[8]</sup>. "Por ejemplo, ¿ese famoso briefing se hizo sólo con los pilotos del helicóptero de mi hijo o con los otros dos pilotos del otro helicóptero también? Porque los otros pilotos sabrán qué se dijo en esa reunión mejor que Bono, que no estaba. ¿Por qué no se cita a declarar otra vez a los otros dos pilotos?", se preguntaba. "Porque nosotros no hemos tenido la posibilidad de preguntarles nada porque no estábamos personados en ese momento, así que no hemos tenido la posibilidad de interrogarles". Pese a las "veladas amenazas", Guitard no iba a abandonar su lucha: "Está en juego el honor de mi hijo. Están diciendo que fue un error del piloto y aunque ni siquiera está claro si era mi hijo quien pilotaba en ese momento, no voy a permitir que se le cuestione", aseguraba, recordando además que el Gobierno no había dotado a las fuerzas españolas allí del mejor equipo para una misión de guerra: "No se puede enviar a gente allí y decir que es una misión de paz. Los talibanes disparan de verdad. Que mande Bono allí a su hijo y a ver si se atreve a decir que es una misión de paz cuando vuelva en un ataúd".



**Cola del Cougar**

En conclusión, la declaración de Bono ante el juez, por escrito en vez de en persona como hizo en el caso del Yak-42, añadía más dudas e indignación entre los familiares de los muertos en el Cougar. Guitard habla directamente de "cobardía", añadiendo que "algo tendrá que ocultar" e insistiendo en que cualquiera de las posibilidades apuntadas por Bono merece más investigación, tanto las causas de una "maniobra agresiva", como la influencia de "factores externos" o el "exceso de confianza", a su juicio impensable en un vuelo a baja altura.

---

<sup>8[8]</sup> No obstante, esta información, para el Tribunal Togado Militar que instruyó el caso podría implicar que "una de las causas del siniestro fue una actuación incorrecta de Guitard, puesto que la forma de pilotar está muy condicionada por las medidas de precaución a adoptar".

Desde la Asociación Unificada de Militares Españoles (AUME), que ha respaldado a los familiares del **Cougar** desde el principio hasta lograr que se reabriera el caso en los tribunales, el secretario general, Mariano Casado, se queja de las pegas que pone el Ministerio de Defensa para proseguir con la investigación sobre lo ocurrido. Pone como ejemplo el retraso en la toma de declaración al jefe de la policía afgana en Herat o los problemas planteados para contar con los testimonios de un grupo de jóvenes que fueron testigos del suceso o ataque.

La reapertura del caso por el Juzgado Togado Militar Territorial número 11 ofrecía nuevas esperanzas al padre del piloto, quien consideraba que se efectuó una “*investigación vergonzosa*”<sup>9[9]</sup>:

Pregunta.- *¿Cómo está recibiendo las últimas noticias sobre el caso, como la declaración del sargento primero que hizo de secretario del atestado?*

Respuesta.- *Yo ya dudo de todo el sumario entero. ¿Cómo puede decir ahora este hombre que él no ejerció como secretario del atestado y sólo estuvo de escolta? Es una vergüenza.*

P.- *¿Y qué le parece que el Gobierno haya decidido desclasificar informes del Centro Nacional de Inteligencia y de las Fuerzas Aeromóviles sobre el siniestro?*

R.- *Pues que hay información de la que no disponíamos ni el juez ni nosotros y, aun así, querían archivar el caso de la forma en la que lo querían archivar.*

P.- *Usted fue la persona que recurrió el archivo del caso y logró su reapertura. ¿Se siente, con los nuevos datos, más animado que hace un año?*

R.- *Sí, de ánimo estoy bien, porque después de lo que sentimos cuando cerraron el caso...*

---

9[9] El careo entre el teniente coronel que realizó el atestado del siniestro del Cougar y el sargento -escolta del entonces ministro de Defensa, José Bono-, que señalaron como secretario de ese atestado (aunque él afirmaba que no lo fue), sirvió para que la defensa del padre de uno de los pilotos fallecidos (ambos se contradecían en sus versiones) pidiera “*la nulidad de las diligencias ante el cumulo de irregularidades*”. El atestado realizado en el lugar de los hechos es la base sobre la que ha girado la investigación del siniestro que, primero, quedó archivada, aunque posteriormente el padre del capitán Guitar consiguió que se reabriera en el Juzgado Togado Militar número 11 de Madrid. Dicho careo no sirvió para aclarar si realmente el escolta de Bono actuó como secretario, ya que en este interrogatorio se produjeron grandes discrepancias entre una y otra versión. La defensa entiende que si la persona que se dice que actuó como secretario afirma que no ejerció como tal, lo que se relata en el atestado **no está acreditado**. En este careo salió a la luz cómo se llevó a cabo el atestado, en algunos de sus puntos. Así, la defensa subrayaba que el sargento no fue nombrado formalmente secretario ni el día 16 ni el 17, sino posteriormente a la fecha del accidente (que se produjo, como ya se ha indicado, el 16). No sólo eso: Ese nombramiento fue posterior a la confección de dicho documento: “*El instructor hizo el atestado y se lo entregó para su firma al secretario cuando ya estaba hecho, firmándolo en fechas posteriores a la de los documentos*”, señaló la defensa. Igualmente, a este suboficial que nombran secretario se le entrega un croquis del lugar del siniestro para su firma con fecha día 16, aunque en días posteriores. Otro de los hechos que justificaban estas acusaciones de irregularidades era el hecho de que las fotos de los testigos del accidente -un grupo de afganos- y sus declaraciones (en las que no estuvo presente el secretario), se las entregaron a éste días después del 16, que es cuando se realizaron. En la diligencia del careo, se señala que el sargento asegura que “*si hubiera actuado como secretario, considera que debería haber estado presente en todas las diligencias y actas firmadas*”...

P.- ¿Ha tenido problemas particulares durante estos años con el Ministerio de Defensa o con el Juzgado Militar?

R.- Sí, he tenido todos los problemas del mundo para recibir información. Mire, sólo para conseguir el informe de la CITAAM (la comisión técnica del Ministerio que investiga accidentes aéreos) he estado dos años y medio. Me lo dieron a los ocho meses, pero sin los anexos. Es decir, me dieron 20 páginas, cuando en realidad el informe tiene 200 o 300.

P.- Eso le hizo sospechar, claro.

R.- Claro. Cuando vi que no estaban los anexos, cuando los pedí y no me los dieron, me di cuenta de que algo no iba bien. Ahí empezaron todas las trabas, todas las pegas.

P.- ¿Qué piensa de la investigación que se ha hecho?

R.- Una cosa se sumó a la otra. Cuando ya teníamos constancia de que algo raro estaba pasando, nos dimos cuenta de que se cerraban líneas de investigación sin justificación, de que no daban información, de que el juez rechazaba diligencias...

P.- ¿Por ejemplo?

R.- Por ejemplo, desde el primer momento centraron la investigación en el helicóptero de mi hijo. Eso cuadraba bien con la versión de que fue un accidente, pero es que fueron dos los helicópteros que cayeron. La única diferencia es que en uno hubo la desgracia de que murieron todos sus ocupantes y en el otro, no.

P.- ¿Ha hablado alguna vez con los tripulantes del segundo helicóptero?

R.- No me dejan, nunca me han dado sus teléfonos, aunque los he pedido. Han recibido presiones. El padre del sargento Peñafiel (Sargento Primero Gregorio Peñafiel, uno de los pilotos del segundo helicóptero) aseguró en su día que su hijo le había dicho que lo habían presionado. Y estuve hablando con los padres de otro soldado y me dijeron lo mismo, que les habían tapado la boca diciendo que su carrera estaba en juego.

P.- Usted ha pedido declarar ante el juez, pero éste ha rechazado tomarle testimonio.

R.- Bueno, ha rechazado mi presencia y la de muchos más. Pedimos la declaración de 50 personas, todos los implicados en el caso, y sólo ha admitido a cinco o seis. Y no lo entiendo, porque hay que *carear* a gente cuyas declaraciones no se corresponden, se contradicen, e incluso hay declaraciones de una misma persona que dice dos cosas distintas.

P.- ¿Cree que hay posibilidades de que se llegue a cuestionar la versión oficial?

R.- No lo sé, porque desde el primer momento dijeron que tenía que ser un accidente. Así tenía que ser. A los dos días me dijo el presidente que había sido un accidente.

P.- ¿José Luis Rodríguez Zapatero?

R.- José Luis Rodríguez Zapatero. Y a mí no me puede decir ni el presidente ni nadie a los dos días, cuando todavía no se ha hecho ningún tipo de

investigación, que ha sido un accidente. ¿En qué se basa usted para decirme esto?

**P.- ¿Y qué opina de un posible error humano?**

R.- El que diga algo de eso va a tener que disponer de pruebas claras, porque como lo diga por decirlo... El fallo humano es de todos los que han investigado, que desde el primer momento dijeron que tenía que ser un accidente. Y dijeron cosas y cosas para justificarlo.

**P.- ¿Cómo cuáles?**

R.- Muchas. Por ejemplo, según las declaraciones de los testigos, el helicóptero de mi hijo descresta, no pega con la cima. Y el sargento Peñafiel afirma que, una vez que descresta, hace un giro imprevisto hacia la izquierda. ¿A qué se debió ese giro, vio algo que trató de evitar? No se ha investigado. Otra cosa. La destrucción de las balas y las vainas que se recogieron en la zona y que ya estaban disparadas. Dijeron que sí, que estaban allí, pero que no estaban percutidas, y a continuación lo destruyen todo por el peligro que suponen. ¿Las vainas ya sueltas tenían peligro? Las destruyeron ocho o nueve días después, por lo que no se puede saber si se dispararon antes de que se estrellara el helicóptero.

**P.- Tampoco se investigó la reivindicación hecha por el mulá Dadullah, jefe militar talibán.**

R.- Efectivamente. El informe de la CITAAM dice que esa línea de investigación se cierra por dos cosas: porque este hombre no es nadie entre los talibán y porque lo reivindica sólo una vez. ¿Me van a decir a mí que una persona ha reivindicado algo y la línea de investigación se corta porque lo ha hecho sólo una vez? Pero si yo encontré información del mulá simplemente metiéndome en internet. Y le digo otra más. Un capitán de mantenimiento de Herat dijo que al helicóptero de mi hijo se le observaron diversas averías una semana antes. Se repararon, sí, pero ni siquiera se dignaron a hacer la mínima pesquisa sobre este tema. Son tantas cosas...

**P.- Con todos estos precedentes, ¿cree que se llegará a saber la verdad algún día?**

R.- Yo no tengo otra cosa que hacer en la vida más que dedicarme a que se sepa la verdad, sea cual sea. Pero que esa verdad no sea que es "*un accidente por causas desconocidas*". Eso ni es verdad ni es nada, y voy a llegar hasta donde pueda para saber la verdad de todo lo que pasó<sup>10</sup>[10].

El 15 de Agosto de 2.012, el Tribunal Militar Territorial Primero archivaba finalmente la causa al considerar que no existía responsabilidad penal, rechazando "*definitivamente*" que el aparato sufriera un ataque: "*Las pruebas abundantemente realizadas han llevado a la conclusión de que la caída del Cougar se debió al impacto que sufrió contra una pequeña elevación del terreno que sobrevolaba. En esta "causa inmediata" influyeron de manera muy probable varias circunstancias: La baja altura y la velocidad con que volaba el aparato, el viento que lo empujaba, las condiciones del*

---

<sup>10</sup>[10] Roberto Benito. "*El Mundo*", 23 de Marzo de 2.009.

terreno y la visibilidad. (...) Aunque no es posible descartar otros factores de una manera rotunda y definitiva”, alegaba el tribunal argumentando que los señalados son los que con “más alto grado de probabilidad intervinieron en el siniestro”. El tribunal llegaba a esta conclusión tras haber tomado declaración en Mayo a cuatro jóvenes afganos que presenciaron el siniestro, una prueba solicitada por la familia de una de las víctimas mortales y que llevó a reabrir la causa, que ahora se cierra por tercera vez. No obstante, la familia del piloto consideraba que la causa se había cerrado “precipitadamente otra vez más” y pensaba presentar un incidente de nulidad de actuaciones y –caso de ser desestimado– acudiría al Tribunal Constitucional, porque estaba convencida de que todavía quedaban “muchas cuestiones sin resolver y muchas dudas por aclarar”: “NUESTRA INTENCIÓN ES LLEGAR HASTA EL FINAL PARA DEFENDER LOS INTERESES DE LOS QUE ALLÍ MURIERON”, aseguraba el abogado de la familia del capitán Guitard, Mariano Casado



**Lugar del impacto**

Y en este conjunto de circunstancias se incorporaba una que, según la familia del piloto, no había sido tenida en cuenta: LA POSIBILIDAD DE QUE LA “PRESENCIA” DE LOS CUATRO JÓVENES AFGANOS QUE PRESENCIARON LA CAÍDA AFECTARA A LA ATENCIÓN DEL PILOTO Y, POR TANTO, A SU “CAPACIDAD DE REACCIÓN ANTE LO IMPREVISTO”. En cualquier caso, el tribunal estimaba que el siniestro fue un hecho “de naturaleza o carácter fortuito” del que no cabía extraer ninguna responsabilidad penal y sobre el que no hay más pruebas que realizar, entre otras cosas, dado el tiempo transcurrido desde que ocurrió. Además, descartaba “definitivamente” la posibilidad de que la caída se debiera a un ataque, una versión no descartada en un principio pero sí rechazada por los informes técnicos elaborados. Para ello, se apoyaba en la declaración que prestaron los cuatro jóvenes afganos por videoconferencia y en la que ofrecieron “exactamente la misma” versión que dieron cuando se les interrogó en 2.005 en Afganistán. En concreto, los jóvenes explicaron que antes de que el helicóptero apareciera repentinamente donde estaban fabricando ladrillos “no oyeron ningún tipo de detonación, disparo ni nada que se le pareciera” y aseguraron que su pueblo y la zona de alrededor es “tranquila desde que fueron derrocados los talibanes, que ya no están por esa zona”. “Los cuatro”, subrayaba el tribunal, que acusaba a la parte recurrente de querer “rizar el rizo” al advertir contradicciones en sus declaraciones, cuando “coinciden totalmente con lo que las personas que les preguntaron en el momento y lugar de los hechos dicen que dijeron”. El auto recordaba

además que en el análisis del lugar del siniestro no se encontró ningún resto físico que pudiera responder a "artefacto alguno con capacidad para derribar a las aeronaves" ni hubo "reivindicación alguna del presunto atentado o "acción de guerra"" (lo cual, como ya se ha comentado anteriormente, es incierto).



En el archivo, el tribunal también hacía una velada crítica a la instrucción de la causa, al "lamentar" que los cuatro testigos, que eran "los únicos que vieron y oyeron lo que sucedió", hayan declarado ocho años después -"¡¡por fin!!", recalca el auto- pese a que aseguraron haber permanecido en su pueblo todos estos años. De hecho, apuntaba que únicamente se tardó "ocho o nueve días" en localizarlos para tomarles declaración, a pesar de que se consideró impracticable esta prueba. La búsqueda de estos cuatro jóvenes fue uno de los motivos aducidos por el Tribunal Militar Territorial Primero para la reapertura de la causa por segunda vez a principios de este año. La causa fue archivada por primera vez por el juez togado militar territorial número 11 en Febrero de 2.011, que volvió a cerrar el caso en Mayo de ese mismo año. No obstante, el Tribunal Militar Territorial Primero revocó la decisión para que se realizaran dos pruebas: EL INTERROGATORIO DE LOS CUATRO "TESTIGOS PRIVILEGIADOS DEL ACCIDENTE" Y LA DECLARACIÓN DEL AGENTE DEL CENTRO NACIONAL DE INTELIGENCIA QUE LES TOMÓ DECLARACIÓN EN 2.005.

Si no fuera por lo trágico del suceso<sup>11</sup>[11], el caso merecería una novela de Agatha Christie...

11[11] Por desgracia, éste no sería el único suceso en el que se vería involucrados los Cougar: El 4 de Agosto de 2.012, los nueve tripulantes de otro Cougar salían ilesos del pivotaje de la aeronave cuando

Pero ellos únicamente se merecen *LA VERDAD*...:

DAVID GUITARD FERNÁNDEZ	Capitán (UHEL)
JAVIER GONZÁLEZ HERNÁNDEZ	Teniente (BRILAT)
JUAN MORALES PARRA	Brigada (UHEL)
JOSÉ GONZÁLEZ BERNARDINO	Sargento (BRILAT)
ALFREDO FRANCISCO JOGA	Sargento (UHEL)
DANIEL ABREU FERNÁNDEZ	Cabo (BRILAT)
PEDRO FAJARDO CABEZA	Soldado (UHEL)
JOSÉ MANUEL MORENO ENRÍQUEZ	Soldado (UHEL)
JOSÉ ÁNGEL MARTÍNEZ PARADA	Soldado (BRILAT)
ISAAC CALVO PIÑEIRO	Soldado (BRILAT)
DIEGO GONZÁLEZ BLANCO	Soldado (BRILAT)
DIEGO PRADO LÓPEZ	Soldado (BRILAT)
IVÁN VÁZQUEZ NIÑEZ	Soldado (BRILAT)
PEDRO MANUEL SANMARTÍN PEREIRA	Soldado (BRILAT)
PABLO IGLESIAS SÁNCHEZ	Soldado (BRILAT)
JESÚS CASAL RIVERA	Soldado (BRILAT)
GONZALO CASALDERREY NAZARA	Soldado (BRILAT)

Y, tal y como se puede leer en el monumento conmemorativo en su honor y recuerdo:

**QUE LA SANGRE ESPAÑOLA QUE RIEGA ESTA TIERRA  
HAGA GERMINAR LA SEMILLA DE LA PAZ PARA EL PUEBLO  
AFGANO.**

---

aterrizaba en las proximidades de la base “*Columbus*”, ubicada en Bala Murgab, en la provincia de Badghis, cuando dos helicópteros españoles que participaban en una misión de evacuación de tres soldados norteamericanos heridos aterrizaron cerca de la base. Al tomar tierra uno de los aparatos, cedió el terreno bajo la rueda izquierda del tren de aterrizaje, por lo que se inclinó hacia el lado izquierdo y tocó el suelo con las palas del rotor principal, sin que los tripulantes sufrieran daño alguno.