



Ministerio de Justicia

FIGARI & DAVENPORT

Tel. Nº. 939-2005

3 de junio de 1998

Por correo certificado

Sr. David L. Jarvis
Fiscal Adjunto de los Estados Unidos
Distrito Norte de Texas
801 Cherry Street, Suite 1700
Ft. Worth, Texas 76102

Ref. Nº 4:98-MC-008-A: Solicitud de ayuda elevada por la Argentina a tenor del Tratado de Asistencia Jurídica Mutua en Asuntos Penales entre los Estados Unidos de Norteamérica y la República Argentina en la causa de Carlos Saúl Menem

Estimado Sr. Jarvis:

Adjunto a la presente el original firmado de las respuestas dadas bajo juramento por Jack H. Suttle, Jr, a las preguntas formuladas.. Creo que el documento adjunto se explica por sí mismo.

Espero que las respuestas adjuntas son satisfactorias. No obstante, si tiene alguna duda, le ruego se comunique conmigo.

Sin otro particular, saludo a Ud. atentamente.

Erin Dwyer

AED/kb
Anexo
Copia a: Sr. David L. Jarvis con anexo.

Por Telecopiado

10627

115

116

117



Ministerio de Justicia

EN EL TRIBUNAL FEDERAL DE LOS ESTADOS UNIDOS
PARA EL DISTRITO NORTE DE TEXAS

Ref.: Solicitud de ayuda elevada por la
Argentina en el marco del Tratado de
Asistencia Mutua en Asuntos Penales
celebrado entre los Estados Unidos de
Norteamérica y la República Argentina
en la causa de Carlos Saúl Menem

NO. 4:98- MC-008-A

**RESPUESTAS DADAS BAJO JURAMENTO POR JACK H. SUTTLE, JR. A LAS PREGUNTAS
FORMULADAS**

Al: Fiscal en Comisión David L. Jarvis
Fiscal Adjunto de los Estados Unidos
Distrito Norte de Texas
801 Cherry Street, Suite 1700
Fort Worth, Texas 76102

Con arreglo a la Norma Federal de Procedimiento Civil 33 y al acuerdo entre Bell Helicopter Textron Inc. ("Bell") y David Jarvis, Fiscal en Comisión designado por Orden del 27 de marzo de 1998, adjunto como documento de prueba A las respuestas dadas bajo juramento por Jack H. Suttle, Jr. a las preguntas formuladas por el Tribunal Federal N° 2 de la Ciudad de San Nicolás, Provincia de Buenos Aires, República Argentina el 15 de abril de 1998, que se adjuntan como documento de prueba B:

1. Nombre: Jack H. Suttle, Jr.
Ciudadanía: Estados Unidos de Norteamérica
Fecha y lugar de nacimiento: 10 de noviembre de 1948 en Dallas, Texas
Edad: 49 años
Estado civil: casado
Empleo: Jefe de Seguridad de los Vuelos
Bell Helicopter Textron Inc.
600 E. Hurst Blvd.
Hurst, Texas 76053
2. No soy pariente de Carlos Saúl Menem Jr., Silvio Hector Oltra, Zulema Fatima Yoma de Menem o Dr. Carlos Saúl Menem. Tampoco he tenido negocios con estas personas.
3. Aproximadamente el 20 de marzo de 1995 vi una copia traducida de un mensaje dirigido a Ray Santa de la empresa Bell por el Brig. (R) Horacio J. Viola de la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil ("Junta Argentina") en la cual solicitaba a Bell cooperación técnica en la investigación del accidente de un helicóptero Modelo 206B III. En virtud de dicha solicitud y de una designación posterior por la National Transportation Safety Board ("NTSB"), llegué a Buenos Aires el 23 de marzo de 1995 para ayudar a la Junta Argentina en su investigación que ya había empezado con anterioridad a mi llegada. Mi contacto principal durante esa semana fue Horacio Larrosa quien era, a mi entender, un ingeniero aeronáutico. Le proporcione al Sr. Larrosa verbalmente mis observaciones e impresiones fundamentadas en (a) una visita al lugar del accidente, y (b) la inspección de los restos del helicóptero siniestrado. También tomé notas durante la inspección, en base a las cuales posteriormente redacté un informe por escrito dirigido a la Junta Argentina. Este informe, que incluía fotografías del avión siniestrado, fue remitido a la Junta Argentina y a la NTSB en los últimos días de abril. Adjunto a la presente, como documento de prueba C, una copia fiel y correcta de la parte narrativa de mi informe.

12

13



Ministerio de Justicia

Nunca vi un informe redactado por la Junta Argentina. Tampoco me informaron respecto de su contenido. Por lo tanto me es imposible autenticar o ratificar ese informe.

4. Los detalles de mi investigación, incluyendo los procedimientos utilizados y las piezas inspeccionadas constan en mi informe, adjunto como documento de prueba C. Los únicos lugares que he visitado en relación con mi inspección fueron (a) el lugar del accidente, cerca de la ciudad de Ramallo y (b) el depósito de una base aérea en Quilmes, Argentina, donde se encontraban los restos del helicóptero siniestrado en el momento de la inspección que llevé a cabo.

5. El Bell 206 Jet Ranger no tiene ningún componente conocido como "barra de control de paso". Por lo tanto, supongo que la pregunta se refiere a la conexión de control de paso. Cuando una de éstas se rompe totalmente, el aparato sufre fuertes vibraciones. En caso que como consecuencia de las vibraciones el helicóptero se tornara "inmanejable", esto dependería de varios factores, incluyendo la altitud, velocidad, y la destreza del piloto.

6. Las piezas que inspeccioné eran "anormales" en la medida en que fueron dañadas o deformadas durante la colisión y el choque. Sin embargo, no he observado otra deformación o anomalía que pudo haber sido causada por algún objeto que no fueran los cables con los cuales el helicóptero aparentemente chocó.

7. Mis impresiones específicas, fundamentadas en la inspección, están consignadas en mi informe adjunto como documento de prueba C. En general, me pareció que los restos pertenecían a un modelo 206B siniestrado. Si bien no he realizado un inventario físico completo de las piezas, los restos inspeccionados parecían consistir de la mayor parte del helicóptero.

8. No.

9. No.

10. No me acuerdo haber observado expresamente durante la inspección que realicé "agujeros" en las palas blancas del helicóptero siniestrado. La condición específica de las palas así como mis observaciones con respecto a los daños causados a dichas palas están incluidas en el documento de prueba C.

11. No puedo contestar esta pregunta porque excede el marco de mis conocimientos y experiencia. Además, según mis conocimientos, nadie de Bell Helicopter podría contestar preguntas sobre la dureza y composición de la aleación sin estudios, pruebas y análisis adicionales, ya que Bell compra muchas piezas de helicópteros fabricadas por otras empresas.

12. Mi inspección del helicóptero llevó aproximadamente dos días. Otro día estuvo dedicado a la visita del lugar del accidente. Los únicos materiales que recuerdo haber usado durante la inspección fueron una cámara fotográfica, una lupa y un bloc.

13. Bell carece de una política o procedimiento establecido para la investigación rutinaria de accidentes de helicópteros posiblemente provocados por actos de agresión. Tampoco existen procedimientos técnicos específicos para confirmar o excluir esta posibilidad. En caso que de una inspección o investigación surgieran pruebas que sugiriesen la posibilidad de una agresión, estas pruebas se consignarían en el informe de la investigación. Sin embargo, no existe una organización específica a la cual se debe elevar o entregar informes de este tipo. En general, éstos se remiten a la organización, autoridad o entidad que solicitó la investigación.

14. No puedo hacer conjeturas respecto de todos los posibles motivos debido a los cuales el helicóptero pudo haber volado a baja altitud y cualquier motivo que pudiera brindar sería una simple suposición.

15. No.

10629

412

413



Ministerio de Justicia

10630

16. No estoy seguro de qué trata esta pregunta. En particular, no entiendo cual es el aspecto "similar" de este accidente que me piden comparar. No obstante, puedo afirmar que, si bien los accidentes de helicópteros son poco frecuentes, su colisión con cables eléctricos o de otro tipo no es un motivo excepcional de tales accidentes y sé de casos en que han sucedido colisiones similares con cables cuando un helicóptero volaba demasiado bajo.

17. No recuerdo haber conocido estas personas o hablado con ellas. Yo trataba con una persona llamada Larrosa y no he colaborado con él ni con otro en la redacción de un informe de la Junta Argentina. Como ya lo dije, nunca he leído este informe y no sé si incluye la totalidad o parte de mi informe.

18. No tengo conocimiento del contenido de ese informe y por lo tanto no puedo expresar una opinión al respecto.

19. No es aplicable. Ver respuestas a las preguntas 17 y 18 más arriba.

20. No es aplicable. Ver respuestas a las preguntas 17 y 18 más arriba.

21. Ignoro lo que tomó en cuenta la Junta Argentina al hacer su informe. Si la pregunta se aplica a mi informe, adjunto como documento de prueba C, la respuesta es que no se utilizaron declaraciones de testigos oculares, ya que dicho informe se fundamentaba sólo en pruebas físicas y en la inspección.

22. Mi inspección no mostró anomalías o fallas aparte de aquellas causadas por el choque del helicóptero con los cables y su posterior caída a la tierra.

23. No.

24. No había visto el informe de la Junta Argentina y por lo tanto, no hice ningunas adiciones, objeciones o aclaraciones al respecto. De mi conocimiento, ningún otro empleado o representante de Bell había hecho adiciones, objeciones o dado explicaciones respecto de dicho informe.

(firma) ilegible
JACK H. SUTTLE, JR.

1

2